

ATA DE RESPOSTAS AOS PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS

EDITAL Nº 04/2024

Em atendimento ao item 3 do Edital de Concessão nº 04/2024, a Comissão de Outorga para concessão do Sistema Rodoviário lote rodoviário CN 1, correspondente ao trecho da rodovia BR-060/452/GO, em uma extensão total de 452,70 km. Rodovias BR-060/452/GO Rodovia BR-060/GO, entre Goiânia/GO até o entroncamento com a BR-452 em Rio Verde/GO; BR-452/GO, do entroncamento com a BR-060 em Rio Verde/GO até o entroncamento com a BR-153 em Itumbiara/GO, e Contorno Sul de Goiânia, entre o entroncamento com a BR-060 e BR-153. Constituída pelo Gabinete do Ministro por meio da Portaria nº 1.484, de 6 de dezembro de 2021, publicada no Diário Oficial da União nº 229, de 7 de dezembro de 2021, **leva ao conhecimento público as solicitações de esclarecimentos sobre o edital**, recebidas entre os dias 2 de setembro a 21 de outubro de 2024, 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 50505.125369/2024-05

Recebido em 20 de setembro de 2024 – 13:08:23

1. "PER – Volume I, Item: 3.4.11.2 Veículos da Polícia Rodoviária Federal / Parâmetros Técnicos"

No item 1 não indica o tipo de SUV, que poderia ter diversos tamanhos, nos Lotes 3 e 6 do Paraná veio especificado SUV de grande porte, considerando que os valores utilizados para estimar o custo das SUVs é provavelmente o mesmo, considerando que para o serviço policial uma SUV de menor porte dificulta o serviço, podemos entender que as duas viaturas trocadas a cada oito anos também devem ser de grande porte, como previsto nos lotes do Paraná recém publicados?

Respostas: O entendimento está correto, quanto ao tipo de SUV, trata-se de erro material e será corrigido no PER Volume I.

Protocolo 50505.128235/2024-38

Recebido em 03 de outubro de 2024 – 14:57:29

1. Edital, 16.3

Está correto o entendimento de que o prazo previsto no item 16.3 do Edital, para comprovação de cumprimento das condições prévias à assinatura do contrato de concessão, poderá ser prorrogado pela ANTT a pedido da proponente vencedora, mediante requerimento fundamentado?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Conforme item 16.6 do Edital, o prazo para assinatura do Contrato poderá ser prorrogado se solicitado pela Proponente vencedora durante o seu transcurso e desde que ocorra motivo devidamente justificado e aceito pela ANTT.

2. Edital, 16.3

Caso a proponente vencedora seja um fundo de investimento, está correto o entendimento de que os pagamentos devidos à B3 e ao BNDES poderão ser feitos pelo gestor ou administrador do fundo, em nome da proponente?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Devido a natureza jurídica dos fundos de investimentos, os pagamentos ao BNDES poderão ser feitos pelo gestor/administrador do fundo e o pagamento devido à B3 será realizado por intermédio da Corretora Credenciada, nos moldes previstos no Anexo 21 - Manual de Procedimentos do Leilão.

3. "Contrato de Concessão, 19.6.4"

Está correto o entendimento de que a obrigação de implantação de praças de pedágio prevista no PER poderá ser substituída pela implantação do sistema Free Flow, ocorrendo o início da cobrança da Tarifa de Pedágio, desde a assunção da Concessão, por meio do sistema Free Flow?

Respostas: A substituição das praças de pedágio com implantação prevista no PER pelo sistema Free Flow está condicionada à assinatura de termo aditivo. Quando houver essa substituição das praças de pedágio pelo sistema Free Flow, o início da cobrança da tarifa de pedágio ainda terá início somente após o cumprimento dos demais requisitos previstos na subcláusula 19.1. A redação da subcláusula 19.6.5 terá a sua redação ajustada para esclarecer a questão.

4. "Contrato de Concessão, 5.4, 5.6.5 e 5.6.7"

A subcláusula 5.6.5 prevê que, caso haja alterações de projetos em relação àqueles utilizados no licenciamento ambiental existente, a Concessionária poderá optar pela solicitação de revisão da licença com base no novo projeto, ou abertura de processo para obtenção de novas licenças e autorizações, em detrimento das licenças e autorizações ambientais existentes. Ao adotar uma dessas opções, a Cláusula 5.6.7 prevê que a Concessionária deixará de fazer jus à dispensa de aplicação de penalidades tratada na subcláusula 5.4. Ocorre que a concessão inclui diversas intervenções ao longo da rodovia, as quais necessariamente resultarão em alterações de projetos em relação àqueles utilizados no licenciamento ambiental existente, de modo que a Concessionária não terá outra alternativa que não promover a revisão ou a substituição de licenças ambientais existentes. Nesse contexto, está correto o entendimento de que as revisões ou alterações no licenciamento ambiental existente que decorram de alterações necessárias de projeto não afastarão a dispensa de aplicação de penalidades tratada na subcláusula 5.4?

Respostas: O entendimento não está correto. Conforme subcláusula 5.6.7, "ao adotar uma das opções previstas na subcláusula 5.6.5, a Concessionária deixa de fazer jus à dispensa de aplicação de penalidades tratada na subcláusula 5.4"

5. "Contrato de Concessão"

Está correto o entendimento de que, para fins de assegurar que ocorram o mais breve possível a assunção do sistema Rodoviário e o início da cobrança de tarifa de pedágio, a ANTT poderá autorizar que, antes da assinatura do contrato de concessão, sejam realizadas intervenções no Sistema Rodoviário pela proponente vencedora?

Respostas: O entendimento não está correto. Ressalta-se que o trecho rodoviário atualmente é de responsabilidade do DNIT e eventuais tratativas neste sentido devem ser realizadas diretamente com aquele órgão público.

6. "Contrato de Concessão, 27.6"

Quais serão os parâmetros a serem observados para elaboração do Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental?

Respostas: Trata-se de obras e serviços a serem realizadas pela concessionária na rodovia concedida, com o objetivo de reduzir os impactos na infraestrutura rodoviária decorrentes das mudanças do clima, na forma da Portaria do Ministério dos Transportes nº 622, de 28 de junho de 2024. As ações a serem realizadas serão detalhadas em regulamentação específica a ser editada pela ANTT.

7. "Contrato de Concessão, 27.6"

Está correto o entendimento de que as proponentes não devem levar em consideração em suas propostas econômicas os valores necessários à implementação de ações previstas no Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental?

Respostas: Conforme subcláusula 27.6.2 do Contrato as ações propostas no referido programa serão implementadas com recursos vinculados depositados na Conta de Ajustes. Ressalta-se que, conforme subcláusula 27.6.3, os custos dos estudos e da elaboração do referido programa deverão ser custeados pela Concessionária. Trata-se de obras e serviços a serem realizadas pela concessionária na rodovia concedida, com o objetivo de reduzir os impactos na infraestrutura rodoviária decorrentes das mudanças do clima, na forma da Portaria do Ministério dos Transportes nº 622, de 28 de junho de 2024. As ações a serem realizadas serão detalhadas em regulamentação específica a ser editada pela ANTT.

8. "Contrato de Concessão, 25.3"

De acordo com a subcláusula 25.3, caso haja perdas que reduzam o patrimônio líquido da Concessionária a um valor inferior à terça parte do capital social, seu patrimônio líquido deverá ser aumentado até o valor equivalente, no mínimo, à terça parte do capital social, em até 4 meses contados da data de encerramento do exercício social. Está correto o entendimento de que o cálculo da terça parte para fins da presente regra terá como referência o valor mínimo de capital social integralizado a ser mantido pela Concessionária de acordo com a subcláusula 25.5? Ou seja, a obrigação em questão se traduz na necessidade de se manter a todo tempo patrimônio líquido equivalente à terça parte do capital social integralizado mínimo definido pelo Contrato de Concessão?

Respostas: Sim, a regra do patrimônio líquido explicitada na subcláusula 25.3 toma como referência o capital social e suas atualizações, conforme reduções permitidas na subcláusula 25.5.

9. "Contrato de Concessão, 21.3"

Está correto o entendimento de que o valor máximo de multa previsto na tabela da Subcláusula 21.3 se aplica a um determinado evento de descumprimento, conforme descritos na primeira coluna da tabela, independentemente do número de unidades de medida aferidas no descumprimento?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. O valor máximo de multa previsto na tabela da subcláusula 21.3 se dá para cada unidade prevista na segunda coluna.

10. PER

Está correto o entendimento de que a obrigação de instalação de fibra ótica ao longo da rodovia, prevista no PER, poderá ser cumprida mediante acordo com terceiro, que ficará responsável por instalar a fibra ótica, tendo o direito de explorá-la, e cobrará uma contraprestação da concessionária pelos serviços associados prestados, não constituindo a rede de fibra ótica, nesse caso, bem reversível da concessão?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Conforme subcláusula 4.1.1, (ii), do Contrato, integram os bens da concessão “todos os bens vinculados à operação e manutenção do Sistema Rodoviário”, inclusive os arrendados ou locados pela concessionária. Ainda, nos termos da Resolução ANTT nº 6.000/2022, há autorização expressa para a concessionária locar ou arrendar a disponibilização de bens necessários à prestação do serviço, devendo, ao final da concessão, “adquirir, construir ou providenciar bens novos ou em acordo com a vida útil exigida nos termos e condições do contrato de concessão para fins de reversão ao Poder Concedente” (art. 9º, §§ 1º e 2º). Sendo assim, entende-se não haver óbice à concessionária celebrar acordo com terceiro para a disponibilização de fibra ótica.

Especificamente quanto ao questionamento sobre a consideração da fibra ótica como bem reversível, frisa-se que, nos termos da subcláusula 1.1.1, (xiii), do Contrato, são reversíveis os bens da concessão que, conforme regulamentação da ANTT, são essenciais para a prestação do serviço. Isto posto, a Resolução ANTT nº 5.860/2019, define Bens Reversíveis como “bens utilizados na prestação de serviços de conservação, manutenção, monitoração e operação rodoviários (...) tais quais (...) II- máquinas, veículos e equipamentos”. Portanto, além de se tratar de bem essencial ao funcionamento dos sistemas de comunicação, vide parâmetros técnicos previstos no subitem 3.4.4.1, do PER (“a fibra ótica será o principal meio de transmissão entre as instalações fixas do sistema operacional, inclusive da ANTT e da PRF, exceto pelas rodovias Padrão B, que possuem flexibilidade para utilização de outros sistemas de transmissão de dados.”), a fibra ótica é equipamento necessário à frente de serviços operacionais, sendo, portanto, bem reversível.

11. "Contrato de Concessão, 19.2.1 e PER – VOLUME I"

A Minuta de Contrato da Concessão estabelece que a cobrança de tarifa de pedágio só poderá começar após o cumprimento de várias condições, entre elas a conclusão das metas dos Trabalhos Iniciais até o 12º mês. No entanto, o PER, Volume I, indica que algumas intervenções dos Trabalhos Iniciais têm duração de até 24 meses. Com isso, entende-se que a cobrança das tarifas poderá começar no 12º mês, desde que todas as intervenções previstas no PER até esse prazo sejam

concluídas, sem prejuízo das obras que deverão ser finalizadas até o 24º mês. Esse entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Ressalta-se que há outras condições previstas na cláusula 19 para o início da cobrança de pedágio, além da conclusão das metas dos Trabalhos Iniciais previstas até o 12º mês, conforme cronograma do PER. Ressalta-se ainda que, após revisão do Contrato, foi inclusa previsão de que parte do montante a ser transferido da Conta Centralizadora para a Conta de Livre Movimentação passa a ser transferido para a Conta de Ajuste, caso as metas dos Trabalhos Iniciais previstas até o 24º mês não sejam concluídas.

12. "Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) – Relatório Consolidado - Lote CN.1 (20240805), item 6.4 e Contrato de Concessão, 19.4.5 e 19.7.4"

Para compreender plenamente a aplicação do "Fator de Reclassificação Tarifária" (FRT), solicitamos detalhes sobre os critérios que governam sua aplicação. O Relatório Consolidado dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), no item 6.4, define as regras para a reclassificação tarifária. Sobre a reclassificação ao final da fase de implantação de melhorias (FRT), o relatório afirma que, após a conclusão das obras, será adicionado um fator de 5% da tarifa de pista simples. No entanto, de acordo com as cláusulas 19.4.3 e 19.7.4, esse fator de reclassificação deve ser aplicado sobre a tarifa final, já considerando todos os outros fatores de ajuste relacionados à conclusão das obras de ampliação e não ser 5% da tarifa simples. Favor confirmar se o entendimento correto e que o FRT deve incidir sobre o valor final da tarifa, após a aplicação de todos os fatores de reclassificação e seguindo os percentuais estipulados.

Respostas: A aplicação do Fator de Reclassificação Tarifária se dá de acordo com a fórmula constante na subcláusula 19.6.4, com fator de acréscimo atuando sobre a Tarifa Básica de Pedágio - definida na subcláusula 1.1.1 do Contrato.

13. "Modelo Econômico-Financeiro e Contrato de Concessão, 19.4.5"

Para compreender plenamente a aplicação do "Fator de Reclassificação Tarifária" (FRT), solicitamos detalhes sobre os critérios que governam sua aplicação. Especificamente, pede-se esclarecimento quanto ao ano de aplicação do FRT, dado que este deverá ser aplicado após a conclusão de todas as "Obras de Melhorias", que, segundo o calendário de obras estabelecido no PER, a conclusão de tais obras está prevista para ocorrer ao final do 7º ano da concessão, enquanto o Modelo Econômico-Financeiro (MEF Federais CN1 (20240805) VLR_Referência - Fator D Novo.xlsb) indica a aplicação do FRT a partir de 2029. Por favor, confirmar que a este reajuste se dará subsequente à conclusão das obras previstas no PER, sem incidência de qualquer critério temporal adicional.

Respostas: De acordo com a subcláusula 19.3.5 do Contrato, "No Caso de conclusão do conjunto de obras de melhorias previstas no PER, a Reclassificação Tarifária implicará, por uma única vez, o incremento de 5% (cinco por cento), aplicável a todas as praças de pedágio do Sistema Rodoviário, de acordo com a fórmula prevista na subcláusula 19.6.4 observada a sistemática de autorização e recebimento prevista na subcláusula 19.3.6:". Dessa forma, esclarece-se que a aplicação do FRT na tarifa de pedágio se dará a partir da revisão ordinária subsequente à conclusão de todas as melhorias previstas no PER e ao ateste de que trata a subcláusula 19.3.6, sem incidência de critério temporal adicional para sua aplicação.

14. "Contrato de Concessão, 19.6"

"Conforme a cláusula 19.6.1, entende-se que, dentro de 3 anos a partir da Data de Assunção, a Concessionária poderá elaborar estudos para avaliar a implementação do sistema de pedagiamento Free Flow. Até o final do 5º ano, a ANTT deverá decidir sobre a implementação desse sistema. Já a cláusula 19.6.4 prevê a possibilidade de a Concessionária substituir o sistema Free Flow, garantindo o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Diante destas cláusulas, busca-se esclarecimento em relação aos seguintes pontos: (i) A substituição das praças de pedágio por pórticos Free Flow pode ser realizada desde o início da concessão, respeitando os condicionantes da cláusula 19.2.1 para início da cobrança? (ii) Em caso afirmativo, a implementação do sistema de arrecadação Free Flow estará condicionada à apresentação do mencionado na cláusula 19.6.4? (iii) Em caso afirmativo, como será definido o prazo para aceitação, por parte da ANTT, da adoção da nova solução?"

Respostas: i) Sim, a substituição mencionada pode ser feita desde o início da concessão, nos termos das subcláusulas 19.5.4 e 19.5.5, com cobrança de tarifa de pedágio condicionada aos requisitos da subcláusula 19.1;

ii) Caso a Concessionária tenha a intenção de substituir as praças de pedágio previstas pelo sistema Free Flow, sem passar pelos trâmites estabelecidos na subcláusula 19.5.1, deverá atender aos requisitos das subcláusulas 19.5.4 e 19.5.5;

iii) os prazos serão tratados na regulamentação mencionada na subcláusula 19.5.5 e em Termo Aditivo ao Contrato.

15. "Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) – Vol 2 Tomo IIa Estudo de Demanda - CN (20230228), item 9.4.1 e Contrato de Concessão, 19.5.1"

O Volume, Tomo IIa – Estudo de Demanda, dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) modelou o Desconto do Usuário Frequente (DUF) apenas para a categoria veicular 1 (Automóvel, caminhonete e furgão), contudo, segundo a Minuta de Contrato, na cláusula 19.5.1, o desconto se aplica às categorias veiculares 1, 3 e 5. De forma a evitar lacunas interpretativas poderiam, por favor, confirmar o entendimento de que este desconto se aplica às categorias 1, 3 e 5, conforme a cláusula contratual? Caso negativo, por favor, esclarecer a quais categorias deve ser aplicado este desconto.

Respostas: Sim, o entendimento está correto de que o DUF se aplica às categorias 1, 3 e 5, conforme Contrato. Cabe ressaltar 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.

16. "MEF Federais CN1 (20240805) VLR_Referência - Fator D Novo.xlsb e CN 09 Tráfego (20230113).xlsx"

Analisando o arquivo "MEF Federais CN1 (20240805) VLR_Referência - Fator D Novo.xlsb" e o arquivo "CN 09 Tráfego (20230113).xlsx" disponibilizados no Data Room, é possível constatar que apenas apresenta estimativas de demanda de tráfego a partir do Ano 1 da concessão, sem apresentar a evolução estimada de tráfego entre o VDMA do ponto inicial (2019) e o ano de 2023, definido como Ano 1 da concessão. Poderiam, por favor, compartilhar estes volumes de tráfego

para que seja possível avaliar a evolução estimada até a obtenção do volume de tráfego do Ano 1 da concessão?

Respostas: Os dados de tráfego foram avaliados na calibração do modelo e são apresentados no Relatório de Demanda onde é demonstrada a correlação dos pontos contados com o modelado no ano base 2019.

Já os dados de 2020 a 2021 não foram compartilhados porque correspondem ao período da pandemia do COVID-19 e, portanto, o modelo de demanda não geraria dados representativos por segmento.

Os dados de 2022 estão apresentados para o horizonte "ano 0" na avaliação de projeção de receita e o ano de 2023 corresponde ao "ano 1" da planilha de tráfego.

Os dados de campo brutos podem ser localizados no Volume II - TOMO I, arquivo "BD_CVC_BNDEFederais_CN", a partir do qual é possível avaliar também os volumes de tráfego das pesquisas de campo.

17. "Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) – Vol 4. Modelo Operacional e Conservação de Rotina - CN1 (20240805), item 4.6, Tabela 4-8"

"O volume 4 dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) dispõe sobre o Modelo Operacional e de Conservação de Rotina. No item, 4.6, onde se consolidam os dados de dimensionamento dos veículos e recursos humanos associados ao Sistema de Atendimento aos Usuários (SAU), está registrado que o custo referente a mão de obra de enfermeiros é nulo, ainda que a contagem desse tipo de profissional seja igual a nove. Além disso, consta na aba de premissas temporais do Modelo Operacional que o número de enfermeiros seria nulo. Nesse sentido, poderiam confirmar qual consideração deveria ser adotada? Se não há enfermeiros, se há algum atributo adicional relacionado ao custo da mão de obra desse grupo ou se seria algum outro fator não observado?"

Respostas: O Programa de Exploração da Rodovia Volume I prevê que o Serviço de Atendimento Pré-Hospitalar deverá atender à portaria GM nº 2048/2002 do Ministério da Saúde em relação aos equipamentos médicos necessários e à composição da equipe médica. O Volume II define os quantitativos de cada unidade e, no caso específico, a concessionária deverá disponibilizar para este atendimento, no mínimo, 7 (sete) Ambulâncias do Tipo C e 2 (duas) Ambulâncias do Tipo D, visando atender o parâmetro de desempenho estabelecido, conforme o padrão da rodovia.

Em relação aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto de concessão, cabe reiterar que estes são meramente referenciais conforme estabelecido no item 2.5 do Edital

18. "Contrato de Concessão, 22.5.1.i, 22.6.4 a 22.6.8"

"A cláusula 22.5.1.i da Minuta do Contrato de Concessão prevê que a Concessionária não assume integral e exclusiva responsabilidade pelo atraso no cumprimento dos cronogramas previstos no PER, ou estabelecidos entre as Partes, desde que sejam causados por eventos cujo risco esteja alocado ao Poder Concedente. Em relação aos eventos de natureza geotécnica, sobre o qual dispõem as cláusulas de 22.6.4 a 22.6.8, o entendimento é de que se o evento for caracterizado como extraordinário pela ANTT, há compartilhamento das responsabilidades de construção de rotas alternativas e de tratamento e estabilização dos taludes entre Concessionária e Poder Concedente.

Entende-se, portanto, que, na hipótese de um acidente geotécnico extraordinário, atrasos decorrentes desse evento não seriam de responsabilidade da Concessionária e poderiam ser objeto de reequilíbrio econômico-financeiro. Favor confirmar se este entendimento está correto. Caso não esteja, favor detalhar a situação dos prazos definidos entre as Partes e no PER no caso de acidentes geotécnicos."

Respostas: O entendimento não está correto. A subcláusula 22.5.1 (i) aloca à Concessionária os riscos relacionados ao atraso no cumprimento dos cronogramas previstos no PER. Desta feita, deve-se considerar que as ações ou omissões do Poder Concedente que podem resultar em um compartilhamento do mencionado risco são somente aquelas dispostas de forma expressa na cláusula 22 como sendo risco assumido pelo Poder Concedente.

Protocolo 50505.128376/2024-51

Recebido em 03 de outubro de 2024 – 18:34:10

1. "Edital 10.3.i e 10.3.ii Contrato 15.7, 22.3.2, 23.4.2.ii"

"Os itens 10.3.i e ii do Edital preveem, dentre outras especificidades, respectivamente, que a Proposta Econômica deve considerar como premissas: i) todos os tributos necessários para a exploração da Concessão, desconsiderando qualquer benefício fiscal (exceção ao REIDI); e, ii) a incidência de alíquota de 5% sobre a receita anual de pedágio e sobre a receita anual extraordinária referente ao ISSQN.

Por sua vez, a cláusula 15.7 do Contrato prevê que a Concessionária é responsável pelos encargos tributários resultantes da sua execução. De forma complementar, a cláusula 22.3.2 prevê que os "riscos decorrentes da criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais" serão de responsabilidade do Poder Concedente "desde que seu impacto direto na Concessão seja comprovado".

Portanto, a regra estabelecida é que a proposta deve considerar a legislação tributária vigente na época da licitação, com as respectivas alíquotas. Em compensação, caso sejam criados, alterados ou extintos tributos, e que essas alterações tenham impacto na concessão, essa variação será de responsabilidade do Poder Concedente, sendo direito da Concessionária o reequilíbrio econômico-financeiro. Considerando essa lógica contratual somada à iminente regulamentação da Reforma Tributária, já tendo sido aprovada a PEC nº 45/2019 na Câmara dos Deputados, que consolidará relevante alteração na legislação tributária, com variação a maior da alíquota de diversos tributos que incidem diretamente na exploração da concessão, especialmente em relação aos custos, investimentos e receitas, entende-se que:

- i) As alterações promovidas pela Reforma Tributária que impactarem na execução do Contrato de Concessão serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária.
- ii) O reequilíbrio seguirá o rito previsto na cláusula 23.4.2.ii, que prevê a aplicação do Fator C para impactos exclusivos na receita ou verba da Concessionária, considerando as hipóteses do Anexo 6, que, por sua vez, aloca como uma das hipóteses a alteração de receita decorrente de redução ou aumento da alíquota do ISSQN e do PIS e COFINS.
- iii) Por lógica e correlação, para a variação em demais tributos não previstos expressamente no Contrato e no Anexo 6, também será aplicado o Fator C.

Para fins de comparação, nas licitações referentes aos Editais nº 03/2021 (Rota dos Cristais) e nº 03/2024 (Rota do Zebu), a resposta a esclarecimentos sobre o mesmo tema foi no sentido de que:

i) caberá reequilíbrio econômico-financeiro no caso de alteração da legislação tributária; ii) a implementação do reequilíbrio dependerá de análise do caso concreto para verificar mecanismos adotados são apropriados aos impactos; e, iii) Em relação aos impactos dos tributos incidentes sobre custos e investimentos, deverá ser demonstrado o impacto e será analisado o caso concreto. Favor confirmar se os entendimentos estão corretos. Em caso negativo, favor esclarecer."

Respostas: i) Sim, está correto o entendimento, nos termos da subcláusula 22.3.2.

ii) 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 22.3.2, 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. iii) A materialização do risco relativo à subcláusula 22.3.2 deverá ter os seus efeitos demonstrados com a devida aplicação de recursos nos objetos afetados à execução contratual (custos e investimentos), caso ocorram. 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.

Protocolo 50505.128375/2024-14

Recebido em 03 de outubro de 2024 – 18:32:19

1. "Minuta de Contrato - Cláusula 12.3.1 e 12.3.2. "

Nas duas subcláusulas há erro de referência ao mencionar o item da cláusula 12.3. Favor indicar a referência correta.

Respostas: A minuta do Contrato será corrigida quanto à referência cruzada. A referência correta, em ambos os casos, é o item (ii) da subcláusula 12.3.

2. "Minuta de Contrato - 19.3.12. "

"Há um erro ao referenciar a subcláusula. Onde se lê ""19.419.4"" entendemos que devia-se ler ""19.4"". Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer."

Respostas: A minuta do Contrato será corrigida quanto à referência cruzada. A referência correta é 19.4.

3. "Minuta de Contrato - Cláusula 19.10.5."

Na subcláusula há erro de referência ao realizar menção de uma subcláusula. Favor indicar a referência correta.

Respostas: A minuta do Contrato será corrigida quanto à referência cruzada. A referência correta é 12.3.5. O contrato já foi revisado na subcláusula 19.10.5 a alterando para 19.9.5.

4. "Minuta de Contrato - Cláusula 19.7.4"

Na subcláusula há erro de referência ao realizar menção de uma subcláusula na definição de "FRT". Favor indicar a referência correta.

Respostas: A minuta do Contrato será corrigida quanto à referência cruzada na legenda do FRT. A referência correta é 19.4.5. O contrato já foi revisado na subcláusula 19.7.4 a alterando para 19.6.4.

5. "Minuta de Contrato - Cláusula 22.6.4."5.1.1.i

Erro de digitação na subcláusula "22.6.522.6.8.", favor indicar a referência correta

Respostas: A minuta do Contrato será corrigida quanto à referência cruzada. A referência correta é 22.6.8.

6. "Minuta de Contrato - Cláusula 8.1.6."

"A cláusula 8.1.6. da Minuta do Contrato prevê 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, poderão mantidos na forma contratada e executados durante a vigência da Concessão."

De acordo com a ata de esclarecimentos do Edital nº03/2024, esta subcláusula diz respeito a "eventuais obras a cargo do Poder Concedente que estejam em execução na data de assinatura do Contrato".

Neste contexto, solicitam-se esclarecimentos:

- (i) Neste edital há contratos de obras e serviços considerados essenciais à segurança do usuário que deverão ser mantidos pela futura Concessionária e quais são eles?
- (ii) Para maior clareza de entendimento, sugere-se especificar nesta subcláusula que a mesma se refere a contratações do Poder Concedente."

Respostas: (i) Os contratos vigentes são públicos e podem ser obtidos diretamente junto ao DNIT. A Proponente deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos dos itens 2.5 a 2.8 do Edital.

(ii) A subcláusula 8.1.6 diz respeito a eventuais obras a cargo do Poder Concedente que estejam em execução na data de assinatura do Contrato

7. "PER Volume II - Item A, tabela 41"

"Na Tabela 41 do PER volume II indica que as praças 1 e 2 destacadas com asterisco indicam que são praças unidirecionais, contudo o sentido não é indicado. No projeto funcional, nas folhas 6 e 10 são apresentadas as praças 1 e 2 com sentidos definidos como Goiânia-GO e Rio Verde/GO respectivamente. Assim, entende-se que a praça 1 é no sentido nordeste (sentido Goiânia) e que a praça 2 é no sentido sudoeste (sentido Rio Verde).

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

Respostas: O entendimento está correto. O sentido está indicado nos funcionais: P1 a ser implantada no sentido Goiânia/GO e P2 a ser implantada no sentido Rio Verde/GO. O PER Volume II será alterado.

8. "Anexo 14 da Minuta de Contrato - Cláusula 2.3."

"Na subcláusula 2.3.6 na definição do fator FRT menciona que:

""é o fator de ajuste da compensação, calculado anualmente de forma a anular todos os efeitos de tarifas de reequilíbrio (FCM e Fator C) e de tributos incidentes sobre tarifa e lucro, para que na compensação em favor do Poder Concedente e da Concessionária (...)"

Neste sentido solicita-se definição da forma de aferição dos tributos incidentes dentro da fórmula de FRT."

Respostas: A subcláusula 2.3.6 do Anexo 14 será revisada, com uso da fórmula baseada em %ATR (a somatória das alíquotas dos tributos que incidem diretamente sobre a receita, de forma a manter simétrica a aplicação do mecanismo em favor do Poder Concedente e da Concessionária).

9. "Minuta de Contrato - Cláusula 8.1.6."

"Conforme estipulado na cláusula 8.1.6, a Concessionária poderá assumir a responsabilidade por contrato de obras e serviços considerados essenciais a segurança do usuário que estejam em vigor na data de publicação do Edital. Dado que os custos relacionados a esses contratos devem ser considerados na proposta econômica, é essencial avaliar quais contratos do Poder Concedente estarão vigentes na data da assinatura do Contrato.

Portanto, solicitamos a divulgação da lista completa de todos os contratos do Poder Concedente, atualmente em vigor."

Respostas: Os contratos vigentes são públicos e podem ser obtidos diretamente junto ao DNIT. A Proponente deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos dos itens 2.5 a 2.8 do Edital.

10. PER Volume II - Item 3.4 Frente de Serviços Operacionais - Tabela 37 e Apêndice C - Tabela 40

"No Item 3.4 da Frente de Serviços Operacionais, contido no volume II do Programa de Exploração Rodoviária (PER), a Tabela 37 apresenta a disponibilidade dos veículos da PRF a partir do ano 1 (12º mês) de concessão. Já a Tabela 40, presente no Apêndice C, estabelece um total de 8 viaturas, com reposição a cada 8 anos. Com base na Tabela 40 do Apêndice C, compreendemos que:

(i) os veículos serão disponibilizados de forma gradual nos anos 1, 9, 17 e 25, com a entrega de 2 viaturas em cada um desses anos;

(ii) ao final do 25º ano, teremos um total de 8 viaturas; e

(iii) a reposição da primeira viatura, disponibilizada no ano 1, começará apenas a partir do 9º ano.

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

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Foram considerados 2 veículos SUV para os serviços da PRF no lote, com vida útil de 8 anos, resultando em substituições nos anos 9, 17 e 25, totalizando o fornecimento de 8 veículos ao longo dos 30 anos de concessão.

No entanto, para melhor compreensão, o item 3.4.11.2 da tabela 37 será alterado.

11. PER Volume I - 3.4.3.1 SAU - Serviço de Atendimento ao Usuário e 3.4.3.5 Serviço de Atendimento a Demais Incidentes

"No PER Volume I, identificamos as seguintes obrigações:

- item 3.4.3.1 SAU - Serviço de Atendimento ao Usuário, relata que: ""9. As BSOs deverão dispor de local próprio para a guarda de animais, que ali deverão ser depositados pelos veículos de apreensão de animais e permanecer até sua destinação final"";
- item 3.4.3.5 - Atendimento a Demais Incidentes, menciona: ""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, 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, acionada pelo CCO, para sua devida apreensão. Posteriormente o caminhão "gaiola" procederá ao recolhimento e transporte dos animais já apreendidos.""

Devido ser uma obrigação da concessionária a destinação de animais que estão na faixa de domínio, existem exigências decorrentes da situação do animal (atropelado ou morto), bem como em caso de animais silvestres, onde devemos ter o responsável técnico habilitado para a captura, armazenamento e destinação dos animais, conforme exigência do IBAMA (Autorização de Captura, Coleta e Transporte de Material Biológico).

As informações acima necessitam de orçamento para atendimento as obrigações para que se atenda ao PER, bem como atenda as legislações específicas, no entanto, não identificamos o orçamento no arquivo ""MEF Federais CN1 (20240805) VLR_Referência - Fator D Novo"" para os custos com a destinação final dos animais e/ou tratamento de animais atropelados, caso exista pedimos que seja identificado a localização no MEF. Caso contrário, favor incluir. "

Respostas: Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto de concessão são meramente referenciais; conforme estipulado no item 2.5 do Edital, "As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão".

Ainda, consta no item 2.5.1. do referido Edital que "As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária".

12. Geral

Não identificamos na documentação disponibilizada qualquer delimitação da faixa de domínio e seus respectivos limites.

Respostas: A faixa de domínio está disponibilizada no Tomo IIa (Estudos Ambientais), no Capítulo 5.0 (Pesquisa sobre a Faixa de Domínio).

Os arquivos vetoriais, para fins de geoprocessamento, estão no Anexo 7 - Arquivos Digitais.

13. "PER - volume I - item 3.2.8.2."

"No PER v. I item 3.2.8.2, letra d, o passeio deverá ter 2,50 m. No entanto, no Tomo VI - Investimentos página 77, a largura do passeio está definida em 2,00 m.

Favor esclarecer qual especificação deve ser utilizada."

Respostas: O item 3.2.8.2, letra d. "Vias Marginais", do PER Volume I estabelece os parâmetros para as obras de vias marginais, enquanto que na página 77 do Tomo VI - Investimentos, estão definidas as características dos pontos de ônibus. Ainda assim, tanto no Tomo VI quanto no PER, a largura mínima de passeio considerada foi de 2,50 m. Todos os parâmetros a serem atendidos estão detalhados no 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.

14. "PER - volume II - Apêndice E"

"No apêndice E do PER volume II são apresentados 10 Croquis básicos das melhorias propostas. Gostaríamos de esclarecer se os Croquis são exigências a ser seguidas ou apenas sugestões."

Respostas: Os croquis apresentados no PER são meramente referenciais, provenientes do material do DNIT, devendo a concessionária elaborar projeto executivo dos dispositivos, considerando os normativos vigentes e o regramento contratual, e apresentar à ANTT para aprovação. As interseções projetadas deverão permitir todos os movimentos necessários com segurança. Cabe destacar que o PER, em seu capítulo 3.2.2 Obras de Melhoria, estabelece que: "Alterações de tipo de dispositivo ou sua localização serão previamente solicitados à ANTT para análise, e sua aprovação não ensejará reequilíbrio econômico-financeiro."

15. "PER - volume II - Item 3.2.2, letra L"

"No PER volume II as tabelas 26 e 27 tratam sobre a implantação de barreiras acústicas. Favor esclarecer a altura a ser considerada para essas barreiras"

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.

Entretanto, foi considerada uma altura de referência de 3,7 m, conforme consta da aba 3 da planilha de CAPEX/OPEX Socioambiental, que é o Anexo 1 do Relatório de Estudos Ambientais (Tomo IIb).

Destaca-se que a concessionária pode alterar a referência, desde que atendendo as normas vigentes, o que inclui a NORMA DNIT 076/2006 – ES.

16. "PER - volume II - Item 3.2.2, letra O"

"No PER volume II as tabelas 31 e 32 descrevem as intervenções de alargamento+reforço de OAE. Favor esclarecer se devemos considerar apenas as listados no PER ou se há alguma outra que deve ser considerada?"

Respostas: Conforme previsto do PER Volume II 3.2.2 "O", além das intervenções em OAEs listadas no PER, as OAEs pertencentes ao trecho concedido e não listadas no PER também deverão seguir os parâmetros do item 3.1.3 do PER Volume I.

Além disso, esclarece-se que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária e são meramente referenciais. Ainda, 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.

17. "Minuta de Contrato - Subcláusula 5.1.3."

"O Contrato de Concessão na cláusula 5.1.3 determina que cabe à Concessionária ""cumprir todas as condicionantes já existentes, ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos responsáveis, inclusive referentes a terras indígenas, comunidades quilombolas e sítios arqueológicos, e arcar com a integralidade dos custos delas decorrentes, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido solicitada por terceiros ou pelo Poder Concedente, observando o compartilhamento de risco previsto na subcláusula 5.7"". Assim, para a devida análise do projeto, mapeamento de riscos, planejamento de custos e, conseqüentemente, formulação das propostas pelos licitantes, será necessária a análise do prazo de vencimento das licenças vigentes bem como das obrigações e condicionantes ambientais existentes a serem cumpridas. Em vista disso, entendemos que será disponibilizado a situação atual das licenças ambientais, termos de ajustamento de conduta e termos de acordo judicial vigentes envolvendo obrigações e condicionantes ambientais para o trecho rodoviário objeto da Concessão.

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

Respostas: Esclarecemos que compete à Concessionária conduzir as atividades de licenciamento ambiental perante os órgãos competentes. Informa-se que a relação das licenças e autorizações ambientais identificadas e disponibilizadas no âmbito da estruturação é apresentada de forma referencial e não vinculativo, nos Estudos Ambientais, Tomo II, bem como no site do processo de licitação. Ressalta-se ainda que as informações relativas às licenças e autorizações ambientais são de domínio público, sendo disponibilizadas pelos órgãos ambientais competentes seguindo os princípios da administração pública de transparência e publicidade de tais atos. Conforme item 2.5 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referenciais. Além disso, de acordo com o item 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.

18. "PER - volume II - Item 3.2.2, letra B"

"No PER volume II as tabelas 11 e 12, descrevem a implantação e melhoria nas marginais.

No entanto, no estudo de viabilidade as marginais categorizadas como situação ""melhoria"" foram consideradas apenas a pavimentação. Entende-se que devemos considerar apenas a pavimentação nos trechos de melhoria de marginais. Favor confirmar se nosso entendimento está correto? Caso contrário esclarecer quais serão as melhorias a serem implantadas."

Respostas: O entendimento não está correto. Apesar do nome da obra de melhoria ser "Pavimentação de Marginais", a solução a ser adotada é objeto de definição pela Concessionária, que deverá atender a todos os parâmetros descritos no PER.

Segundo o PER Volume I, o Sistema Rodoviário, objeto desta concessão, inclui os elementos integrantes da faixa de domínio (faixas de rolamento principais, laterais, marginais, canteiros, obras de arte correntes e especiais, acostamentos, sinalização, faixas laterais de segurança, acessos e alças), bem como dispositivos específicos ligados à rodovia (trevos, trombetas, conexões diamantes, parcos com e sem rotatória).

Dessa forma, atendendo aos parâmetros descritos no PER, a futura concessionária será responsável pela implantação e manutenção das vias marginais que pertencerem ao sistema rodoviário, bem como pelos seus elementos de segurança, drenagem, sinalização, iluminação, calçadas, entre outros.

19. "PER - volume II - item 3.2.1, letra B"

"No PER volume II a tabela 6, descreve sobre a implantação faixas adicionais na BR 060/GO. No entanto, no estudo de viabilidade não é contabilizado esses valores.

Favor esclarecer se esses valores serão considerados?"

Respostas: Deve ser atendido o que está preconizado no PER. Os valores foram contabilizados no estudo e a obra pode ser encontrada especificamente na planilha CAPEX_Consolidado_CN1, aba CAPEX, item 7 Ampliações, Subitem 7.4.1.4 Faixa Adicional (Linha 2867) e na MEF Federais CN1 (20240805) VLR_Referência - Fator D Novo, Aba "input.capex", item 7 Ampliações, Subitem 7.4.1.4 Faixa Adicional.

Além disso, esclarece-se que, conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária e são meramente referenciais.

Ainda, 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. PER - volume I

"Na página 14 do PER volume I, cita que todo os ""Trechos de acostamentos construídos em Hard Shoulder deverão seguir os mesmos padrões das pistas principais ou marginais.""

Contudo, não identificamos a previsão de implantação de acostamentos no PER volume II, por isso, pedimos que seja esclarecida a localização dessas obras."

Respostas: Os acostamentos das rodovias que compõem o lote devem ser implantados e pavimentados conforme as diretrizes estabelecidas no Item 3.2.8.1 do PER Volume 1 em todo o trecho da concessão, tanto para pistas existentes quanto para novas.

Esclarece-se que, por ora, o lote objeto deste Edital não tem previsão de implantação Hardshoulder em seu escopo.

21. "PER - volume I - item 3.1.1."

"No PER volume I, item 3.1.1 versa que:

"" 8. Para os segmentos rodoviários que não são objeto de obras de ampliação de capacidade ou de reconstrução do pavimento, permite-se manter o limite máximo de 5 cm de desnível entre pistas de rolamento e acostamento durante todo o período de concessão.""

Entendemos que na BR 060, exceto o trecho de implantação de faixas adicionais, poderão ter 5 cm de desnível entre a pista e o acostamento até o final da Concessão.

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

Respostas: O entendimento não está correto. Conforme estabelecido no PER, apenas em segmentos em que não houver ampliação de capacidade ou reconstrução do pavimento permite-se manter o limite máximo de 5 cm.

22. PER - volume II

"O PER Volume II, apêndice F, página 65, indica que as ""OAE 153 GO 697+294 N 1"" e ""OAE 153 GO 697+387 S 1"", presentes no Tronco da BR 153 (interseção da BR452/GO com BR153/GO), comporiam o Sistema Rodoviário da Rota Verde. Porém, essas OAE's atualmente integram o Sistema Rodoviário operado pela concessionária Triunfo Concebra.

Pedimos que seja confirmado se a OAE de fato irá compor o Sistema Rodoviário da Rota Verde."

Respostas: Trata-se de erro material e o Anexo F do PER Volume II será corrigido.

23. "PER - volume I - item 3.2.8.2."

"O PER Volume I, na página 58 indica os Parâmetros Técnicos das Obras de Melhorias referente as marginais, prevendo que a faixa de rolamento terá largura de 3,50 m. Contudo, não identificamos quantas faixas de rolamento são previstas para as Vias Marginais. Pedimos que seja indicada a quantidade específica de faixas de rolamento a serem consideradas pela futura concessionária."

Respostas: A largura da faixa de rolamento das vias marginais deve atender às especificações do PER Volume I, item 3.2.8.2, letra D. Cabe à concessionária atender requisitos de níveis de serviço e outros estabelecidos no Contrato e seus anexos. Em caso de implantação, no projeto a seção "tipo" das vias marginais possui duas faixas de rolamento.

Ressalta-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. 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, garantindo os níveis de serviço dos segmentos homogêneos em questão.

24. "PER - volume I - item 3.2.8.2."

"O PER Volume II, na página 58 indica os Parâmetros Técnicos das Obras de Melhorias referente as marginais. Contudo, entendemos que para a execução das obras de melhoria, serão necessárias adequações de largura, na hipótese de a plataforma existente não apresentar largura suficiente? Favor confirmar se nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer."

Respostas: O entendimento está correto. Conforme item 3.2.8.1 a. i. do PER Volume I, "A Concessionária deverá adequar as pistas existentes conforme tabela a seguir ou manter as larguras existentes caso sejam superiores ". A tabela em questão estabelece largura de faixa de rolamento de 3,50m. Assim, as vias marginais que não atenderem as larguras mínimas definidas no PER para pistas existente deverão ser corrigidas.

25. Edital 5 Itens 9.9 e 9.11

"O item 1.1.1 (liii) da Minuta de Contrato define Indicador de Inexecução Acumulada (IIA) como: "correspondente à relação entre o somatório dos percentuais de Fator D previstos nas tabelas do Anexo 5 aplicados em função de descumprimentos contratuais e o somatório dos percentuais de Fator D previstos nas tabelas do Anexo 5 passíveis de aplicação em função das obrigações contratuais exigíveis."

Considerando que de acordo com Anexo 5 - Fatores D, A e E, um dos mecanismos previstos para supressão de obras e serviços é a aplicação do Fator D até o final da concessão, nesse caso, o percentual referente a supressão de obras e serviços pactuados com o Poder Concedente, não deverão fazer parte da análise do Indicador de Inexecução Acumulada (IIA).

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

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Caso a ANTT autorize a supressão do referido investimento do objeto contratual, o percentual correspondente não será considerado na fórmula.

26. Edital Item 16.3."vi" e Anexo 21

"A subcláusula 4.2.3 versa que ""Eventuais obras do Poder Concedente, cujos contratos estejam em vigor quando da publicação do Edital e não sejam concluídas até a assinatura do Contrato, deverão ser assumidas pela Concessionária na Data da Assunção e concluídas em prazo a ser pactuado com a ANTT, sem direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.""

Os trechos que estiverem nessa situação deverão constar do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens a ser firmado na Data da Assunção.

Entendemos que as obras com contrato em vigor com o DNIT, não se aplicam a essa cláusula, visto não haver disponibilização em Edital sobre possíveis obras do DNIT.

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

Respostas: O entendimento não está correto. Os contratos vigentes são públicos e podem ser obtidos diretamente junto ao DNIT. As obras do poder concedente citadas incluem as obras do DNIT.

Ressalta-se que a Proponente deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos dos itens 2.5 a 2.8 do Edital.

27. "Minuta de Contrato – Cláusula 8.1.7."

"De acordo com a cláusula 8.1.7 da Minuta de Contrato, o Poder Concedente obriga-se a disponibilizar à Concessionária acesso a todo o Sistema Rodoviário, até a Data da Assunção, para a execução de obras e serviços relativos ao Contrato, incluindo os locais com obras de responsabilidade do Poder Concedente. Assim, entende-se que caso haja obras do DNIT, será concedido acesso aos locais dessas obras também.

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

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. Para acesso ao local das obras é possível agendar vistorias ao Sistema Rodoviário objeto da licitação diretamente com o DNIT, permitindo assim uma avaliação mais detalhada por parte dos interessados.

28. "Minuta de Contrato – Cláusulas 7.11 e 9"

"A subcláusula 7.11, versa que ""a Concessionária deverá apresentar certificado de inspeção de projetos executivos emitido pelo Verificador"". E a subcláusula 7.11.1, prevê que ""entrega do certificado de inspeção, na forma da subcláusula 7.11, é requisito para o recebimento do projeto executivo pela ANTT, nos termos da Cláusula 9.""

A cláusula 9 prevê que o verificador deverá ser contratado pela Infra S.A. Considerando que o verificador será contratado pela Infra S.A., entende-se que em caso de eventual atraso na contratação inicial, bem como descumprimento de prazos ou obrigações pelo Verificador e/ou pela Infra S.A., que não tenham sido causadas ou geradas pela Concessionária, a Concessionária será eximida de quaisquer penalidades e obrigações decorrentes.

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

Respostas: Sim, o entendimento está correto, observadas as ressalvas contratuais, tais como a possibilidade de contratação direta pela Concessionária prevista na subcláusula 9.2.1.

29. "Edital – Item 13.3.2."

"De acordo com o item 13.3.2. do Edital, será verificada a diferença entre os percentuais de desconto ofertados, sendo habilitadas para a Etapa de Viva-Voz a Proponente classificada preliminarmente em primeiro lugar e as Proponentes que tenham ofertado Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio até 20% (vinte por cento) inferior em termos relativos, ou com diferença nominal de até 5% (cinco por cento) em relação ao maior desconto apresentado, o que resultar em maior abrangência.

Entendemos que a aplicação de 5% se refere à diferença absoluta, em pontos percentuais, de deságio na Tarifa de Pedágio. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer."

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

30. Minuta do Contrato Cláusula 8.4.4. (ii)

"A cláusula 1.(lxxii) da Minuta de Contrato estabelece a Notificação de Reequilíbrio como a notificação da ANTT ao Banco Depositário que autoriza o pagamento de compensação à Concessionária para recompor o equilíbrio econômico-financeiro, por meio de recursos existentes na Conta de Ajuste conforme o Contrato.

Observa-se que esta notificação não deveria estar associada à compensação da concessionária ao término da concessão, pois essa seria a função da ""Notificação de Ajuste de Resultado"". Portanto, entendemos que a ""Notificação de Reequilíbrio"" refere-se à comunicação da ANTT ao Banco Depositário para ajustar os valores destinados à Conta de Livre Movimentação, após a aplicação dos fatores A, D e E. Adicionalmente, entendemos que essa notificação envolve a solicitação da ANTT ao Banco Depositário para transferir valores da Conta de Ajuste para a Conta de Livre Movimentação, a fim de corrigir reequilíbrios econômico-financeiros em favor da Concessionária, como no caso do Compartilhamento de Risco de Condicionantes Ambientais, conforme a cláusula 5.7 da Minuta de Contrato. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer e justificar."

Respostas: A Notificação de Ajuste Final de Resultados é específica do final da Concessão, para pagamento de indenização referente a investimento realizados e não amortizados. Já a Notificação de Reequilíbrio autoriza o pagamento de compensações à Concessionária, para fins de recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro, tal como no exemplo da subcláusula 5.7.2, referente ao compartilhamento de risco de condicionantes de licenças ambientais.

31. "Minuta de Contrato - Cláusula 5.7.2."

"De acordo com a cláusula 5.7.2 da Minuta de Contrato, a Concessionária deverá arcar com todos os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos na subcláusula 5.1.3, sendo realizada a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro correspondente a 80% do valor efetivamente aplicado que exceder o montante previsto na subcláusula 5.7.1, por meio de Notificação de Reequilíbrio, com o uso de Recursos Vinculados. Caso o valor da conta ajuste não seja o suficiente para recompor os valores previstos na cláusula 5.7.2, entendemos que a recomposição do valor subsistente em favor da concessionária será reequilibrado na forma da cláusula 23.3.

Em caso negativo, favor esclarecer e justificar. Em caso afirmativo, favor esclarecer como será realizado o reequilíbrio caso não haja saldo suficiente na Conta de Ajuste."

Respostas: De acordo com a subcláusula 23.3.1 do Contrato, a ANTT adota a seu exclusivo critério, uma ou mais formas de recomposição que julgar adequadas, não se limitando àquelas listadas na referida subcláusula - dentre as quais consta a transferência da Conta de Ajuste para a Conta de Livre Movimentação.

32. "Minuta de Contrato - Cláusula 5.7.2.3."

"De acordo com a cláusula 5.7.2.3 da Minuta de Contrato, na hipótese de os valores despendidos e previstos não ultrapassarem o montante citado na subcláusula 5.7.1 até o término do 10º (décimo) Ano de Concessão, haverá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do saldo remanescente.

Caso por algum motivo alheio à gestão da Concessionária, eventual custo ou despesa necessária ou decisão judicial que ocorra após o 10º ano de concessão, entendemos que haverá reequilíbrio econômico-financeiro respeitando o mecanismo de compartilhamento definido na cláusula 5.7.2. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer e justificar."

Respostas: Sim, o entendimento está correto. A regra do compartilhamento de risco, prevista na subcláusula 5.7.2, segue válida para condicionantes de licenças ambientais após o 10º ano de concessão. O contrato será revisado para tornar a regra mais clara.

33. "Minuta de Contrato – Cláusula 6.3.3."

"De acordo com a cláusula 6.3.3 da Minuta de Contrato, a Concessionária deverá arcar com todos os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos nas subcláusulas 6.1.1 e 6.2.1, sendo realizada a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro correspondente a 80% do valor efetivamente aplicado que exceder o montante previsto na subcláusula 6.3.1, por meio de Notificação de Reequilíbrio, com o uso de Recursos Vinculados, mediante prestação de contas aprovada pela ANTT.

Entende-se que essa recomposição ocorrerá por meio da transferência direta de valores da Conta de Ajuste para a Conta de Livre Movimentação pelo Banco Depositário, mediante Notificação de Reequilíbrio enviada pela ANTT.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer e justificar. Em caso afirmativo, favor esclarecer como será realizado o reequilíbrio caso não haja saldo suficiente na Conta de Ajuste."

Respostas: De acordo com a subcláusula 23.3.1 do Contrato, a ANTT adota a seu exclusivo critério, uma ou mais formas de recomposição que julgar adequadas, não se limitando àquelas listadas na

referida subcláusula - dentre as quais consta a transferência da Conta de Ajuste para a Conta de Livre Movimentação.

34. "Minuta de Contrato - Cláusula 9"

"De acordo com a cláusula 9, deverá ser contratado pela Infra S.A. Verificador acreditado para o escopo definido na cláusula 9.10.

Entendemos que em caso de eventual descumprimento de prazos ou obrigações pelo Verificador e/ou pela Infra S.A., que não tenham sido causados ou gerados pela Concessionária, a Concessionária será eximida de quaisquer penalidades e efeitos decorrentes.

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

Respostas: Sim, o entendimento está correto, observadas as ressalvas contratuais, tais como a possibilidade de contratação direta pela Concessionária prevista na subcláusula 9.2.1.

35. "Minuta de Contrato - Cláusula 22.1.2 (i)"

"De acordo com a cláusula 22.1.2 (i), "a caracterização dos efeitos extraordinários será baseada em tratamento estatístico, nos termos da regulamentação da ANTT."

Favor indicar qual a regulamentação aplicável a este caso."

Respostas: O tratamento estatístico para determinação dos efeitos extraordinários ainda será regulamentado pela ANTT. Enquanto não for regulamentado, trazendo critérios e premissas, as bases da análise estatística a ser empreendida para identificar a extraordinariedade deverá ser definida diante do caso concreto.

36. "Minuta de Contrato - Cláusula 22.6.4."

"De acordo com a cláusula 22.6.4 da Minuta de Contrato, a Concessionária é exclusivamente responsável pelos impactos de todos os acidentes geotécnicos não considerados extraordinários. Entendemos que a cláusula se refere a acidentes geotécnicos não considerados extraordinários que sejam originados apenas dentro da faixa de domínio.

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

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Analogamente ao constante na subcláusula 22.6.5, trata-se dos acidentes geotécnicos ocorridos dentro e fora da faixa de domínio.

37. "Minuta de Contrato - Cláusula 22.6.5."

"De acordo com a cláusula 22.6.5 da Minuta de Contrato, serão considerados riscos geotécnicos extraordinários movimentos de massa do tipo queda, tombamento, rolamento, deslizamento rotacional ou translacional, corridas de massa, subsidência ou colapsos, ocorridos dentro e fora da faixa de domínio que afetem a faixa de domínio. Neste sentido, visto que a Concessionária não tem ingerência e responsabilidade sobre áreas fora da faixa de domínio, entendemos que, em casos de eventos extraordinários fora da faixa de domínio que afetem o sistema rodoviário, seus respectivos efeitos não devem ser alocados, ainda que de forma compartilhada, à Concessionária. Entendemos que a Concessionária possui atuação limitada fora de sua faixa de domínio, não sendo capaz, por exemplo, de restringir ações de terceiros ou atuar previamente a eventos climáticos extremos em locais fora da sua faixa de domínio.

Entendemos que o Poder Público é quem tem a capacidade e dever de efetuar fiscalizações e ações inerentes ao seu poder de polícia com a finalidade de evitar eventuais consequências que poderiam afetar o sistema rodoviário. Sendo assim, entendemos que, a responsabilidade dos efeitos de eventos extraordinários ocorridos fora da faixa de domínio, que afetem o sistema rodoviário, é exclusivamente alocada ao Poder Concedente.

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

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Conforme subcláusula 22.6.5, trata-se dos acidentes geotécnicos ocorridos dentro e fora da faixa de domínio.

38. "Minuta de Contrato - Cláusula 22.6.5 (iii)"

"De acordo com a cláusula 22.6.5 (iii) da Minuta de Contrato, serão excluídos dos riscos geotécnicos extraordinários locais que tenham apresentado indícios prévios de instabilidade, detectados pela ANTT a partir do 3º (terceiro) mês de Concessão, e nos quais a Concessionária ainda não tenha realizado o tratamento da inconformidade e este tenha sido devidamente aceito pela ANTT. Entendemos que este item se aplica apenas a locais dentro da faixa de domínio, nos quais a Concessionária teria ingerência de atuação.

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

Respostas: A subcláusula 22.6.5 trata de acidentes geotécnicos ocorridos dentro e fora da faixa de domínio, mas que afetam a faixa de domínio.

39. "Minuta de Contrato - Cláusula 22.6.4 e 22.6.8."

"De acordo com a cláusula 22.6.4 da Minuta de Contrato: ""(...) No caso de acidentes classificados como extraordinários, estes serão compartilhados com o Poder Concedente, conforme previsto na subcláusula 22.6.8."

E, a cláusula 22.6.8 menciona: "Os custos das intervenções necessárias à restauração da normalidade em taludes objeto de acidentes geotécnicos classificados pela ANTT como extraordinários serão compartilhados (...)"

Entende-se como "restauração à normalidade em taludes", todos os efeitos gerados pelos seguintes acidentes geotécnicos extraordinários: movimentos de massa do tipo queda, tombamento, rolamento, deslizamento rotacional ou translacional, corridas de massa, subsidência ou colapsos.

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

Respostas: Sim, a restauração à normalidade em taludes que tenham sido objeto de acidentes geotécnicos classificados pela ANTT como extraordinários engloba todos os efeitos dos movimentos de massa listados na subcláusula 22.6.5, ocorridos dentro e fora da faixa de domínio que afetem a faixa de domínio.

40. "Minuta de Contrato - Cláusula 22.8.1."

"A cláusula 22.8.1 menciona que os riscos residuais com efeitos em receita tarifária e efeitos extraordinários relacionados a volume de tráfego serão partilhados entre Concessionária e Poder Concedente somente se o total da somatória de seus impactos exceder 2% da Receita Tarifária bruta anual em um único ano de concessão.

Solicita-se o seguinte esclarecimento:

(i) Qual será a base de referência de tráfego/receita utilizada para se comparar com a receita/tráfego realizados, de modo a verificar se este impacto ultrapassou o limite dos 2% referenciados?"

Respostas: A base referencial deve ser a mesma do Anexo 14, subcláusula 2.2, a qual trata que para o Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda: "Os valores de tráfego são expressos em volume equivalente de tráfego de veículos da categoria 1 indicada no Contrato ("VEQ").", os quais estão detalhados na Tabela 1 do referido Anexo.

41. "Minuta de Contrato - Cláusula 22.7.1"

"Entendemos que segundo a subcláusula 22.7.1, serão considerados para caracterização do risco residual apenas situações extraordinárias que ""afetem, de maneira positiva ou negativa, os custos relativos ao cumprimento das obrigações do Contrato de Concessão"".

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

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Além do descrito no questionamento, os riscos residuais referem-se a eventos que não foram especificamente atribuídos a uma das partes nas subcláusulas 22.1 a 22.6.

42. "Minuta de Contrato - Cláusula 23.3.1. (vi)"

"A cláusula 23.3.1.(vi) da Minuta de Contrato, prevê que o Poder Concedente poderá alterar o prazo de concessão em até 5 (cinco) anos para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Entendemos que essa limitação se aplica apenas ao resultado de um procedimento, não obstante o uso desse meio de recomposição em situações futuras desde que observado o limite estabelecido na cláusula 3.2.

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

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. As alterações de prazo para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro não se confundem com o instituto da prorrogação da concessão, disciplinado pela Lei nº 13.448/2017. Somando-se os efeitos de todos os casos de alteração de vigência contratual - previstos nas subcláusulas 3.2, 3.3 e 23.3.1 (vi) - a vigência total do Contrato será de 60 (sessenta) anos, na forma da subcláusula 3.7.

43. "Minuta de Contrato – Cláusula 27.6.2."

"De acordo com a cláusula 27.6.2 da Minuta de Contrato, as ações propostas no Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental aprovadas e autorizadas pela ANTT deverão ser implementadas pela Concessionária com Recursos Vinculados depositados na Conta de Ajuste. Para um possível cenário onde os custos dispendidos com o Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental extrapolem o valor disponível na Conta de Ajustes, entendemos que a diferença restante será ressarcida utilizando outro meio de recomposição dentre os listados na subcláusula 23.3.1.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor especificar como se dará o ressarcimento do valor adicional."

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. As ações propostas no Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental aprovadas e autorizadas pela ANTT

deverão ser implementadas pela Concessionária com recursos vinculados depositados na Conta de Ajustes. Ademais, caso a recomposição tenha sido julgada cabível, a ANTT deverá adotar, a seu exclusivo critério, uma ou mais alternativas que julgar adequadas, incluindo, mas não se limitando às hipóteses listadas na subcláusula 23.3.1.

44. "Minuta de Contrato – Cláusula 27.6.2."

"De acordo com a cláusula 27.6.2 da Minuta de Contrato, as ações propostas no Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental aprovadas e autorizadas pela ANTT deverão ser implementadas pela Concessionária com recursos vinculados depositados na Conta de Ajuste.

Entendemos que 100% dos custos e investimentos da Concessionária com destinação ao Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental serão ressarcidos à Concessionária, exceto os especificados na cláusula 27.6.3 do Contrato. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer e justificar."

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

45. "Minuta de Contrato - Cláusula 11.1.3."

"Considerando que a cláusula 11.1.3 do Contrato estabelece que, durante os últimos 5 anos, a alíquota de Recursos Vinculados será aumentada em 5% (cinco por cento) a título de garantia, para que as intervenções necessárias ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho e dos Parâmetros Técnicos exigidos no PER sejam cumpridas ao final do Prazo da Concessão.

Considerando que, caso as intervenções sejam cumpridas, o montante correspondente ao aumento da alíquota de Recursos Vinculados citado acima será integralmente devolvido à Concessionária após o Ajuste Final de Resultados, exceto na hipótese em que a apuração verifique crédito em favor do Poder Concedente perante a SPE. Considerando que o Contrato define, na cláusula 12.2, a alíquota de 2% (dois por cento) da Receita Bruta a título de Recursos Vinculados ao longo de todo Contrato de Concessão, enquanto a cláusula 11.1.3 afirma que a alíquota será 5% de Recursos Vinculados, a título de garantia. Entendemos que a alíquota a ser recolhida pelo Banco Depositário para os últimos 5 anos será de 2% (alíquota de retenção) + 5% (a título de garantia) + Alíquota Recursos Vinculados. Favor confirmar se está correto o nosso entendimento. Em caso negativo, favor esclarecer e justificar.

Destacamos que na licitação referente à BR262/MG (Uberaba/MG - Betim/MG) (Edital de Concessão nº 03/2024 – Esclarecimento ao Edital Nº 03/2024), a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, esse entendimento foi confirmado."

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Esclarece-se que o aumento na alíquota de recursos vinculados será nominal.

46. "Minuta de Contrato - Cláusula 11.1.3."

"Considerando a alíquota de 5% (cinco por cento) de Recursos Vinculados que serão acrescidos nos últimos 5 (cinco) anos do Prazo de Concessão, o montante correspondente será integralmente devolvido à Concessionária em caso de cumprimento das obrigações.

Adicionalmente, como previsto na cláusula 13.5, os valores depositados nestas Contas da Concessão deverão ser aplicados pelo Banco Depositário em Títulos Públicos Federais atrelados à

taxa SELIC ou similar. Portanto, entende-se que o valor a ser integralmente devolvido à Concessionária incluirá seu total rendimento neste período.

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

Destacamos que na licitação referente à BR262/MG (Uberaba/MG - Betim/MG) (Edital de Concessão nº 03/2024 – Esclarecimento ao Edital Nº 03/2024), a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, esse entendimento foi confirmado."

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

47. "Minuta de Contrato – Cláusula 12.1."

"Como se vê na cláusula 12.1:

"Os Recursos Vinculados serão constituídos por transferências oriundas da Conta Centralizadora e da Conta de Aporte para as Contas da Concessão, nos termos previstos neste Contrato, por aportes de terceiros, públicos ou privados, ou provenientes de outros contratos de concessão, conforme decisão do Poder Concedente, com utilização destinada exclusivamente às seguintes finalidades: (...) 12.1.5 atenuação dos impactos de Reclassificação Tarifária, em caso de saldo relevante de Recursos Vinculados;"

Entende-se que a ANTT utilizaria os Recursos Vinculados para atenuação dos impactos de Reclassificação Tarifária, a partir da transferência dos recursos da Conta de Ajuste para a Conta de Livre Movimentação da Concessionária em periodicidade inferior ou igual à mensal.

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

Destacamos que na licitação referente à BR262/MG (Uberaba/MG - Betim/MG) (Edital de Concessão nº 03/2024 – Esclarecimento ao Edital Nº 03/2024), a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, esse entendimento foi confirmado."

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

48. "Minuta de Contrato - Cláusula 12.3.(ii) e 12.3.3."

"Considerando que:

(i) A cláusula 12.3 (ii) prevê que "o valor correspondente à alíquota sobre a Receita Bruta resultante da aplicação da seguinte fórmula:

Alíquota RV = $D - A - E$.

Onde: Alíquota RV: Alíquota de Recursos Vinculados incidente sobre a Receita Bruta, cujos valores serão destinados à Conta de Ajuste; A: Fator A; D: Fator D; e E: Fator E.""; e

(ii) a Cláusula 12.3.3 do Contrato prevê que:

"Caso a alíquota resultante da aplicação da dedução prevista na subcláusula 12.3.2 seja negativa, os efeitos deverão incidir diretamente sobre a Tarifa de Pedágio.""

(a) Solicita-se esclarecimento sobre a metodologia de aplicação da alíquota resultante (mencionada na cláusula 12.3.3) na Tarifa de Pedágio, uma vez que a fórmula da Tarifa de pedágio (detalhada na cláusula 19.7.4) não menciona nenhum fator relativo à esta aplicação.

(b) Entende-se que, caso a alíquota resultante (2% - "Alíquota RV") seja negativa, o efeito deveria ser incrementador da Tarifa de Pedágio, e não penalizador. Está correto o entendimento? Caso negativo, favor esclarecer.

Destacamos que na licitação referente à BR262/MG (Uberaba/MG - Betim/MG) (Edital de Concessão nº 03/2024 – Esclarecimento ao Edital Nº 03/2024), a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, esse entendimento foi confirmado."

Respostas: A forma de aplicação da alíquota na Tarifa de Pedágio é a mesma prevista na subcláusula 19.6.4 para os valores de Fator D que excederem 5%, de forma que eventual valor negativo resultante da dedução a que se refere a subcláusula 12.3.3 ensejará um acréscimo tarifário.

49. "Minuta de Contrato - Cláusula 12.3.5."

"Em referência ao disposto na cláusula 12.3.5 do Contrato, a qual dispõe que: ""12.3.5 A cada 3 (três) anos, caso a Alíquota RV acumulada no período seja positiva e esteja disponível no Saldo da Concessão, o montante correspondente poderá ser utilizado nos termos da subcláusula 19.10.5.""

(i) Solicita-se esclarecimento sobre o significado de ""Alíquota RV acumulada"": Trata-se do somatório anual das alíquotas RV?

(ii) Caso a Alíquota RV seja zero por três anos, o acumulado será considerado positivo?

(iii) Solicita-se esclarecimento sobre o significado de ""esteja disponível"": Trata-se de haver qualquer saldo positivo na Conta de Ajuste?

(iv) O termo ""deverá"" nesta cláusula cria a obrigatoriedade desta regra, ou sua aplicação fica a critério do Poder Concedente, uma vez que a cláusula 19.10.5 utiliza o termo ""poderá"" em sua redação, gerando a interpretação de não obrigatoriedade?"

Respostas: (i) A Alíquota de RV acumulada é a soma das Alíquotas de RV no triênio avaliado na subcláusula 12.3.5. (ii) Não, caso a Alíquota RV seja zero por três anos, o acumulado será nulo. (iii) Trata-se da existência de montante excedente daquele necessário para cobrir as obrigações futuras objeto da saída da conta, com base na previsão realizada pela ANTT de entradas e saídas da conta. (iv) A aplicação ficará a critério do Poder Concedente.

50. "Minuta de Contrato - Cláusula 22.1.2."

"Na cláusula 22.1.2, entendemos que onde lê-se ""variações nos preços de insumos e a Receita Tarifária"", deve-se ler ""variações nos preços de insumos e/ou a Receita Tarifária"".

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

Destacamos que na licitação referente à BR262/MG (Uberaba/MG - Betim/MG) (Edital de Concessão nº 03/2024 – Esclarecimento ao Edital Nº 03/2024), a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, esse entendimento foi confirmado."

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

51. "Minuta de Contrato - Cláusula 22.5.1 (ii)"

"Na cláusula 22.5.1 (ii), entendemos que a Concessionária deverá assumir a responsabilidade em caso de ocorrência de caso fortuito ou força maior, exceto:

(i) salvo nas hipóteses da subcláusula 22.1.2 ou (ii) caso o fato gerador não seja segurável no Brasil por, no mínimo, duas seguradoras, 2 (dois) anos antes da data da ocorrência, conforme registrado na Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) ou órgão que venha a substituí-la.

a) Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer.

b) Em relação ao item (ii) acima, conforme previsto nos contratos de concessão anteriores, a responsabilidade é integralmente alocada ao Poder Concedente. Está correto este entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer."

Respostas: i) O entendimento está correto; ii) O entendimento está parcialmente correto. A responsabilidade é integralmente alocada ao Poder Concedente apenas para eventos que não se enquadrem nas hipóteses da subcláusula 22.1.2, que prevêem o tratamento específico da subcláusula 22.8 para os efeitos extraordinários que impactem exclusivamente as variações nos preços de insumos e a Receita Tarifária.

52. "Anexo 6 da Minuta de Contrato"

"O anexo 6 discorre sobre o cálculo do fator C, indicando uma ""Conta C"".

Entendemos que a Conta C mencionada no anexo 6 se refere a equação para cálculo do fator C correspondente ao item 2.

Favor confirmar se está correto nosso entendimento? Caso contrário favor esclarecer."

Respostas: A Conta C não é uma conta bancária, mas um mecanismo para aferição, cálculo e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente de eventos que gerem impacto exclusivamente sobre as receitas de pedágio da concessionária ou sobre verbas contratuais a serem processados mediante a utilização do Fator C, conforme disposto no art. 107 da Resolução ANTT nº 6.032/2023, que aprovou a terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias atinentes à gestão econômico-financeira dos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária.

53. "Anexo 13 da Minuta de Contrato"

"Solicita-se o apontamento, na própria tabela 2 do Anexo 13, pela ANTT de quais Trechos Homogêneos já se encontram atualmente duplicados, para que fique claro à Concessionária quais Pesos de Trechos Homogêneos (PTH) devem ser considerados na Tarifa de Pedágio desde o início da operação.

Nos editais antigos, esta informação aparecia através de um asterisco ("'*'") que era colocado ao lado do TH listado."

Respostas: A Tabela 2 do Anexo 13 apresenta na coluna "Sit. Atual" a situação atual dos Trechos Homogêneos - TH. Os THs que apresentam o valor 2,00 são considerados atualmente como trechos duplicados e aqueles com valores 1,00 são trechos de pista simples. Adicionalmente, as três últimas colunas da Tabela apresentam os PTHs que devem ser considerados na Tarifa de Pedágio em cada TH.

54. "Anexo 13 da Minuta de Contrato"

Solicita-se a legenda dos valores utilizados nas colunas "Sit.Atual" e "Sit.Final" da tabela 2 do Anexo 13.

Respostas: A legenda em questão foi apresentada abaixo da Tabela 2 do Anexo 13, na qual a "Situação Inicial" corresponde à "Sit. Atual"

55. "Anexo 12 da Minuta de Contrato"

"A respeito da compensação DUF, solicita-se esclarecimento sobre como será feita a compensação relativa à correção monetária do DUF devido ao tempo entre a contabilização do mesmo e a efetiva recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Destacamos que na licitação referente à BR262/MG (Uberaba/MG - Betim/MG) (Edital de Concessão nº 03/2024 – Esclarecimento ao Edital Nº 03/2024; Protocolo 50505.085706/2024-14, pergunta 49), a ANTT, respondeu que ""Não haverá compensação em relação à correção monetária do DUF devido ao tempo decorrido entre a contabilização do mesmo e a efetiva recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. No entanto, a ANTT poderá, na gestão contratual, estabelecer prazos menores de compensação no caso de valores relevantes a serem compensados.""

Respostas: Não haverá compensação em relação à correção monetária do DUF devido ao tempo decorrido entre a contabilização do mesmo e a efetiva recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. No entanto, a ANTT poderá, na gestão contratual, estabelecer prazos menores de compensação no caso de valores relevantes a serem compensados.

56. "Minuta do Contrato - Cláusulas 6.3.1 e 22.5.3 (a)"

"Segundo as Cláusulas 6.3.1 e 22.5.3 (a) do Contrato, a Concessionária será responsável pelo pagamento dos valores de desapropriação e desocupação, observado o compartilhamento de risco, no montante de R\$ 9.920.976,19 (data-base de janeiro/2024), com 20% do que exceder esse montante, 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, na proporção de 80% do valor que superar o montante previsto de R\$ 9.920.976,19 (data-base de janeiro/2024), a ser reajustado anualmente, a partir da Data de Assunção, pelo ITR.

Entende-se, portanto, que o compartilhamento do percentual de 20% do montante previsto na cláusula 6.3.1 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 6.3.1 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. Os valores despendidos pela Concessionária nas desapropriações e desocupações serão contabilizados anualmente e ajustados pelo IRT, conforme previsto na subcláusula 6.3.2, e a ANTT deverá aprovar a prestação de contas. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, conforme a subcláusula 6.3.3, considerará 80% do valor excedente, após a exclusão dos custos especificados no item 6.3.3.2, por meio de Notificação de Reequilíbrio e o uso de Recursos Vinculados. Qualquer ajuste será tratado na Revisão Ordinária subsequente, após a verificação dos valores efetivamente despendidos.

57. "Minuta de Contrato - Cláusula 22.6.3."

"Segundo a cláusula 22.6.3., os riscos associados à variação nos custos e investimentos para cumprir as condicionantes das licenças, permissões e autorizações da Concessão serão compartilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente, da seguinte forma:

- (i) A Concessionária assume integralmente os custos até o limite estabelecido na subcláusula 5.7.1, além de 20% (vinte por cento) do valor que exceder esse limite; e
- (ii) O Poder Concedente assume a responsabilidade por 80% do valor que ultrapassar o referido limite.

Apesar de ser um risco compartilhado, entende-se que, no caso de eventuais atrasos decorrentes de alterações de projetos propostos ou impostos pela a ANTT, a Concessionária não será responsabilizada. Favor confirmar se nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer. Destacamos que na licitação referente à BR262/MG (Uberaba/MG - Betim/MG) (Edital de Concessão nº 03/2024 – Esclarecimento ao Edital Nº 03/2024), a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, esse entendimento foi confirmado."

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Na forma da subcláusula 22.5.2 (iii), o aumento dos custos associados à execução do Contrato por um fato da administração é um risco alocado ao Poder Concedente.

58. "PER Volume I – Item 3.2.8."

"Entendemos que nos trechos de duplicação poderá ser adotada a melhor solução, respeitando a norma vigente, independente se com barreira New Jersey, defesa dupla ou até mesmo canteiro central. Favor confirmar se o entendimento está correto o entendimento? Caso contrário, favor esclarecer. Destacamos que na licitação referente à BR-262/MG (Uberaba/MG - Betim/MG) (Edital de Concessão nº 03/2024 – Esclarecimento ao Edital Nº 03/2024), a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, esse entendimento foi confirmado."

Respostas: O entendimento esta correto. Deverá a concessionária atender os parâmetros técnicos contidos no item 3.2.8.1 Características Geométricas da Rodovia do Volume I, que leva em consideração as normas vigentes. Vale observar o que dispõe o item 7.4 do contrato "Admitem-se soluções alternativas, mediante aprovação da ANTT, desde que preservado grau igual ou superior de funcionalidade e de segurança viária em relação às soluções originalmente previstas no Contrato, não cabendo qualquer pleito de reequilíbrio econômico-financeiro em função destas alterações."

59. "Edital – Cláusula 16.3.VII"

"Conforme estipulado na cláusula 16.3.VII, como condição para a assinatura do Contrato, a Adjudicatária deverá comprovar pagamento ao BNDES, em razão da elaboração dos estudos de viabilidade. Favor esclarecer a qual data-base se referem os valores e se eles deverão ser atualizados pela variação do IPCA."

Respostas: Conforme Portaria MT nº 816, de 22/08/2024, o pagamento ao BNDES deve ser devidamente corrigido pela variação do IPCA, a qual será apurada no período entre novembro de 2023 e dois meses antes do seu efetivo pagamento. A minuta do Edital será revisada.

60. "Minuta de Contrato - Cláusula 35.3.1."

"Na cláusula 35.3.1 há erro de digitação na referência ao "item 0 da subcláusula 35.3". Favor indicar a referência correta."

Respostas: A minuta do Contrato será corrigida quanto à referência cruzada.

61. "PER - Volume I – Padrão A e B"

"Entendemos que no item 3.1 (Frente de Serviços Estruturais) do PER Volume I, os padrões A e B devem seguir a mesma definição do item 3.3 (Frente de Serviço de Conservação) do PER volume II, sendo "padrão A" a BR-060/GO e "padrão B" a BR452/GO.

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

Respostas: O entendimento não está correto. A Frente de Conservação (3.3 do PER Volume I e II) não possui divisão em padrões; deverá ser atendido, para a referida Frente, o estipulado no PER Volume I.

A Frente de Serviços Estruturais (item 3.1 do Volume I), que corresponde à Frente de Recuperação e Manutenção (item 3.1 do Volume II), possui padrão B para ambas as rodovias (BR-060 e BR-452). Por fim, cabe destacar que a divisão entre padrão "A" para BR-060 e padrão "B" para BR-452 só cabe à Frente de Serviços Operacionais (item 3.4 do PER Volume I e II).

62. "PER - Volume II - Item 3.2.2 (Obras de Melhoria), subitem "'O''"

"No Item 3.2.2 do Volume II do PER, o subitem 'O' prevê a implantação de uma ponte no sentido crescente do km 20,322 da BR-452/GO. No entanto, essa obra não está incluída no projeto funcional. Diante disso, solicita-se a disponibilização do documento correspondente."

Respostas: Deverá ser atendido o que preconiza o PER. A referida OAE do km 20,322 equivale ao km de Projeto 5021+600. Ela está indicado no projeto funcional (página 11 do documento "DE.BR.452.GO-BNDES-E (001 ao 064)").

Para identificação equivalente utilizar informações disponíveis na Planilha Resumo_ANTT CN.1 (20240805).xlsx, ver colunas F e H na Aba "30" da planilha.

Ressalta-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.

63. "PER - Volume II - Item 3.2.2 (Obras de Melhoria), subitem "'O''"

"No Item 3.2.2, Volume II do PER, subitem "'O'", constam informações divergentes do projeto funcional, conforme demonstrado abaixo:

- Alargamento e reforço da OAE no PER: km 20,887; no projeto funcional: km 21,500.
- Alargamento e reforço da OAE no PER: km 35,325; no projeto funcional: km 36,400.
- Alargamento e reforço da OAE no PER: km 95,944; no projeto funcional: km 96,200.0.

Favor esclarecer qual informação deve ser considerada. "

Respostas: Deverá ser atendido o que preconiza o PER. Não foram identificadas inconsistências nas localizações das obras em questão. O referido subitem apresenta km referenciado pelo SNV, já no Projeto Funcional, o km de referência é o km de Projeto. Para identificação dos valores equivalentes, utilizar informações disponíveis na Planilha Resumo_ANTT CN.1 (20240805).xlsx, colunas F e H na Aba "30" da planilha.

Obs.: km SNV -> km Projeto

- km 20,887 -> km 5022,180;

- km 35,325 -> km 5036,050;

- km 95,944 -> km 5096,220.

Como consta no item 2.5.1. do Edital, "As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema

Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária".

Protocolo 50505.128374/2024-61

Recebido em 03 de outubro de 2024 – 18:29:03

1. "Edital Itens 1.5, 7.1 e 7.2.1"

"Nos termos do item 7.1 do Edital, o valor da Garantia da Proposta está referenciado a janeiro de 2024. Contudo, o item 7.2.1 prevê que, no caso de renovação, deverá ser aplicado reajuste contabilizado desde novembro de 2023. Entende-se que a data correta para contabilização é janeiro de 2024. Favor confirmar se o entendimento está correto. Caso não esteja, favor esclarecer."

Respostas: O entendimento não está correto. O valor da Garantia da Proposta tem como data-base janeiro de 2024, No entanto, em caso de renovação da Garantia da Proposta, o valor será reajustado pela variação do IPCA, pelo período compreendido entre novembro de 2023 e dois meses antes da renovação da Garantia da Proposta

2. "Edital Item 6.2."

"O item 6.2. do Edital prevê que a Proponente vencedora deve apresentar os Documentos de Qualificação por meio de Peticionamento Eletrônico por um de seus Representantes Credenciados, em caráter sigiloso, identificado em sua capa. Contudo, entende-se que o peticionamento eletrônico pode ser feito no login de qualquer pessoa física, ainda que não seja um dos representantes credenciados, desde que comprovados os seus poderes para tal atividade por meio dos documentos societários da licitante e/ou instrumento de procuração.

No mais, entende-se que o protocolo via peticionamento eletrônico dos Documentos de Qualificação deve ser feito pelo mesmo meio em que foi realizado o peticionamento eletrônico dos Pedidos de Esclarecimentos, ou seja, via acesso externo no Sistema SEI da ANTT.

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

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. O peticionamento eletrônico dos Documentos de Qualificação deverá ser feito por meio de um dos Representantes Credenciados da Proponente, com poderes específicos para a prática do ato, via acesso externo por meio do Sistema Eletrônico de Informações (SEI). As instruções de habilitação, acesso e utilização do peticionamento eletrônico encontram-se disponíveis no sítio eletrônico da ANTT [www.antt.gov.br].

3. "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", da "Certidão de Licenciamento" e da "Certidão de Apontamentos", todas expedidas pela SUSEP, dispensando-se a apresentação de qualquer outro documento societário da seguradora.

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

Respostas: Sim, o entendimento está correto. O detalhamento da comprovação dos poderes dos signatários da garantia de proposta apresentada na modalidade seguro-garantia consta no Manual de Procedimentos do Leilão, no Anexo 21. Sendo assim, os poderes de representação dos signatários do emissor da apólice de seguro garantia poderão ser comprovados mediante a consulta ao cadastro da instituição emissora na B3, conforme descrito na página 14 do Anexo 21 do Edital. As instituições que possuam cadastro atualizado na B3 estarão dispensadas do envio de documentos comprobatórios de representação. 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.

4. "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 e considerando: i) a ausência de previsão de utilização do REIDI como obrigação para formulação da proposta econômica; e, ii) que o PER não considera a utilização do REIDI para formulação dos valores de investimento lá previstos, entende-se que, caso o benefício não seja obtido pela futura Concessionária, independentemente do motivo para tanto, não haverá nenhum impacto contratual, seja em favor ou contrário à Concessionária.

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

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Somente haverá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso o benefício não seja concedido pelas hipóteses de risco

5. "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 de comprovação de estar constituída e autorizada a operar pela SUSEP poderá ser atendida por meio da apresentação de "Certidão de Licenciamentos e a Certidão de Apontamentos" expedidas pela SUSEP.

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

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

6. "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 BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 15 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº 26 do Protocolo 50500.025006/2022-41) e BR-040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2024 – Esclarecimento nº 17 do Protocolo 50500.028221/2024-65) 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, entendimento está correto. A apresentação da Certidão Simplificada expedida pela Junta Comercial do Estado de São Paulo atende a exigência do item 3, alínea "c", do Anexo 5 do Edital.

7. "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:

"A Proponente deverá comprovar, por meio do balanço patrimonial indicado no item B da Tabela V acima, que, na data estabelecida para a entrega dos envelopes prevista no Edital, possui patrimônio líquido de, no mínimo, R\$ 374.070.000,00 (trezentos e setenta e quatro milhões e setenta mil reais), na data-base de janeiro de 2024, atualizado pelo IPCA, com base na sua variação entre novembro de 2023 e dois meses antes do mês previsto no cronograma para a Data de Recebimento dos Envelopes, 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 poderá ser feita por meio da apresentação do balanço patrimonial e demonstrações financeiras do último exercício financeiro, aprovada em assembleia geral ou de sócios, conforme o caso, observadas as regras para cada tipo de licitante. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer."

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Nos termos do item 7, "B", do Anexo 5 do Edital, a comprovação do patrimônio líquido será feita por meio da apresentação do balanço patrimonial e do respectivo demonstrativo de resultados.

8. "Minuta de Contrato Cláusulas 1.1.1. "xix" e 8.1.8."

"Em referência ao item 1.1.1. "xix", o termo "Conta de Ajustes" é definido como:

"Conta de Ajuste: conta bancária de titularidade da Concessionária e de movimentação restrita, aberta perante o Banco Depositário e movimentada somente com autorização da ANTT, utilizada para o depósito de valores gerados pela Concessão e para o recebimento de aportes de terceiros, públicos ou privados e, permitida sua utilização no âmbito do Ajuste Final de Resultados, do Desconto de Usuário Frequente e de reequilíbrios econômico-financeiros, na forma deste Contrato." Com isso, verifica-se que a finalidade da Conta de Ajustes também incorporará o recebimento de "aportes de terceiros". Nesse âmbito, conforme estabelece a cláusula 8.1.8., a

Conta de Ajustes poderá ser utilizada para o recebimento do ressarcimento por terceiro responsável, dos custos de remoção ou realocação de interferências localizadas dentro da faixa de domínio. Dessa forma, solicita-se, por gentileza, informações sobre quais outros aportes de terceiros poderão ser realizados na Conta de Ajustes."

Respostas: Conforme se verifica na minuta de Contrato, especialmente nas subcláusulas 8.1.8 e 12.1, dentre as hipóteses admitidas de aportes de terceiros estão os recursos posteriormente ressarcidos referentes às atividades de remoção ou realocação de Interferências e aportes provenientes de outros contratos de concessão. Todavia, quaisquer outros aportes não expressamente previstos que porventura sejam realizados por terceiros na concessão, como por exemplo aqueles correspondentes a valores de indenização devidos à União, deverão ser realizados por meio da Conta de Ajuste.

9. "Edital Anexo 5 Itens 9.9 e 9.11"

"Com relação à habilitação técnica, o item 9.9 do Anexo 5 do Edital prevê que, alternativamente à apresentação da documentação relativa ao profissional qualificado, as Proponentes poderão atender às exigências de habilitação mediante a apresentação de certidões e/ou atestados de aptidão em nome próprio, desde que comprovem experiência prévia na gestão e exploração de rodovias. Além disso, de acordo com o item 9.11 do Edital, será permitida, para os fins do item 9.9, a apresentação de atestados emitidos em nome de empresa Controlada, Controladora, Coligada ou sob o mesmo controle comum da Proponente.

Dessa forma, entende-se que, no caso de a Proponente apresentar atestados em nome de empresa Controlada, Controladora, Coligada ou sob controle comum, a comprovação da relação societária poderá ser feita mediante a apresentação do Balanço Patrimonial e Demonstrações Financeiras ou outros documentos constitutivos, juntamente com o organograma do Grupo Econômico, dispensando-se a apresentação de livros de registro de ações.

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

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Os documentos deverão ser apresentados conforme as práticas contábeis adotadas no Brasil

10. "Edital Item 16.3. ""vi"" e Anexo 21"

"Nos termos do item 16.3. ""vi"" do Edital, como condição para assinatura do Contrato, deverá ser realizado o pagamento da remuneração da B3, no valor de R\$ 968.548,84, referenciado a valores de 2024, atualizado pela B3 S.A. apenas caso o pagamento seja efetuado pela Adjudicatária em ano distinto. Ainda, no Anexo 21 (Manual de Procedimento do Leilão), consta este mesmo valor, porém referenciado à data base dezembro/2023.

Em que pese a prevalência do Edital ao disposto no Manual, solicita-se, por gentileza, a confirmação da data-base da remuneração para efeito de atualização monetária pela variação do IPCA."

Respostas: Conforme previsto no Anexo 21 - Manual de Procedimentos do Leilão, será adotada a data-base de dezembro de 2023. Assim, a remuneração da B3 será atualizada pela variação positiva do IPCA, caso o pagamento seja efetuado em data superior a um ano a contar da data-base de dezembro de 2023.

11. "Minuta do Contrato Cláusula 3.3."

"A cláusula 3.3 da Minuta de Contrato estabelece:

"Nos casos em que houver estudo ou licitação em andamento para substituição de contrato em vigor e não haja tempo hábil para que o vencedor do certame assuma o objeto do Contrato, o prazo de vigência poderá ser estendido nos termos da legislação, com anuência da Concessionária e mediante celebração de termo aditivo, a fim de que não haja descontinuidade na prestação do serviço."

Quanto ao termo "substituição de contrato em vigor", entende-se que essa expressão se refere especificamente à substituição do Contrato de Concessão que será celebrado entre a ANTT e a Concessionária em decorrência da atual licitação. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer."

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

12. "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 BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 18 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 - Esclarecimento nº 24 do Protocolo 50500.089065/2021-66) e BR040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2023 – Esclarecimento nº 22 do Protocolo 50500.028221/2024-65) 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, devendo, ainda, ser observada a regulamentação específica da ANTT, conforme disposto no item 1.1.1, xiii da minuta do Contrato.

13. "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."

Entretanto, o reequilíbrio econômico-financeiro realizado na forma do item 8.1.8 (ii) não se confunde com o eventual ressarcimento realizado por terceiro. Sendo assim, entendemos que, se após o reequilíbrio em favor da concessionária houver o ressarcimento por parte do terceiro, esse valor será tão somente depositado na Conta de Ajuste. Favor confirmar se os nossos entendimentos estão corretos. Em caso negativo, favor esclarecer."

Respostas: Sim, 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.

14. Minuta do Contrato Cláusula 8.4.4. (ii)

De acordo com a Cláusula 8.4.4. (ii) 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. Na licitação referente à BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 22 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 - Esclarecimento nº 40 do Protocolo 50500.089065/2021-66) e BR040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2023 – Esclarecimento nº 26 do Protocolo 50500.028221/2024-65) 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.

15. "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. Na licitação referente à BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 24 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº 58 do Protocolo 50500.025006/2022-41) e BR-040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2023 – Esclarecimento nº 28 do Protocolo 50500.028221/2024-65) 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.

16. "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, o termo 'Contas da Concessão' abrangeria apenas a 'Conta de Ajuste' e a 'Conta de Retenção'.

Além disso, 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 relacionadas ao Contrato, incluindo a Conta Centralizadora, as Contas da Concessão e a Conta de Livre Movimentação. Portanto, entende-se que o escopo do referido Contrato de Administração de Contas deveria corresponder ao Mecanismo de Contas.

Na licitação referente à BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 25 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº do Protocolo 50500.025006/2022-41) e BR040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2023 – Esclarecimento nº 29 do Protocolo 50500.028221/2024-65) 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.

17. "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 BR277/373/376/476 e R-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023); BR153/414/080/TO/GO (Edital de Concessão nº 01/2021); 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: 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.

18. "Minuta do Contrato Cláusula 19.6.2."

"De acordo com a Cláusula 19.6.2. da minuta de Contrato, a futura Concessionária será responsável pela identificação dos usuários que não realizarem o pagamento da Tarifa de Pedágio na forma estabelecida em cobrança pelo sistema de Free Flow, inclusive dos usuários que não dispuserem de equipamento de identificação de Sistema de Cobrança Eletrônica, devendo apoiar a ANTT para a lavratura dos autos de infração e cobrança das multas emitidas. Não obstante ao dever de a Concessionária operar o sistema de Free Flow, bem como apoiar a emissão 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 BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 28 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 - Esclarecimento nº 45 do Protocolo 50500.089065/2021-66) e BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº 73 do Protocolo 50500.025006/2022-41) e BR040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2023 – Esclarecimento nº 32 do Protocolo 50500.028221/2024-65) 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 junto a 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.

19. "Minuta do Contrato Cláusulas 6.3.1 e 22.5.3 (a)"

Segundo as Cláusulas 6.3.1 e 22.5.3 (a) do Contrato, a Concessionária será responsável pelo pagamento dos valores de desapropriação e desocupação, observado o compartilhamento de risco, no montante de R\$ 9.920.976,19 (nove milhões, novecentos e vinte mil, novecentos e setenta e seis reais e dezenove centavos), e 20% do que exceder esse montante, 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, na proporção de 80% do valor que superar o montante previsto de R\$ 9.920.976,19 (data-base de janeiro/2024), a ser reajustado anualmente, a partir da Data de Assunção, pelo ITR. Entende-se, portanto, que o compartilhamento do percentual de 20% do montante previsto na cláusula 6.3.1 será apurado anualmente, conforme Cláusula 6.3.2, e serão alvo de Notificação de Reequilíbrio nesse prazo. Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Os valores despendidos pela Concessionária nas desapropriações e desocupações serão contabilizados anualmente e ajustados pelo IRT, conforme previsto na subcláusula 6.3.2, e a ANTT deverá aprovar a prestação de contas. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, conforme a subcláusula 6.3.3, considerará 80% do valor excedente, após a exclusão dos custos especificados no item 6.3.3.2, por meio de Notificação de Reequilíbrio e o uso de Recursos Vinculados. Qualquer ajuste será tratado na Revisão Ordinária subsequente, após a verificação dos valores efetivamente despendidos. Deverão ser observados os procedimentos e prazos estabelecidos em regulamentação da ANTT, conforme subcláusula 23.2.1.

20. "Minuta do Contrato Cláusula 22.4.1. (iii)"

"A Cláusula 22.4.2.(b) define que não são considerados como ocultos os vícios que estiverem documentados em manifestação oficial da Administração e em documentos públicos disponíveis. Dito isso, entende-se que todos os vícios não mencionados na documentos disponibilizados durante o processo licitatório e que não sejam de conhecimento geral à época da licitação, mesmo que sejam de conhecimento da Administração, são considerados como como 'Vícios Ocultos', para fins de proteção ao Concessionário.

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

Respostas: Não, o entendimento não está correto. A alocação de risco referente aos vícios ocultos encontra-se detalhada na subcláusula 22.4. Por exemplo, há também as exceções citadas nas subcláusulas 22.4.2 (i)-a e 22.4.2 (i)-c, bem como os prazos a serem observados para reclame de vícios indicados nas subcláusulas 22.4 e 8.7.

21. "Minuta do Contrato Cláusula 44.2"

"Na Cláusula 44.2 do Contrato é estabelecido o procedimento de autocomposição de conflitos. Nesse âmbito, entende-se que esse procedimento seria facultativo, bem como não constitui condição prévia necessária para eventual instauração de processo arbitral. Nas licitações referentes à BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 –

esclarecimento nº 33 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 - Esclarecimento nº 59 do Protocolo 50500.089065/2021-66); BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº 80 do Protocolo 50500.025006/2022-41) e BR 040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2023 – Esclarecimento nº 39 do Protocolo 50500.028221/2024-65) 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. Nos termos da Subcláusula 44.2.1 da Minuta do Contrato e do § 2º do Art. 32 da Lei nº 13.140, de 26 de junho de 2015, o procedimento de autocomposição de conflitos é facultativo. Além disso, a precedência do referido procedimento não configura uma condição para a instauração de processo arbitral, consoante o disposto no Art. 3º do Decreto nº 10.025, de 20 de setembro de 2019.

22. "Minuta do Contrato Cláusula 44.3.3."

"Nos termos da Cláusula 44.3.3 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 BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – esclarecimento nº 34 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 - Esclarecimento nº 60 do Protocolo 50500.089065/2021-66); BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº 81 do Protocolo 50500.025006/2022-41) e BR 040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2023 – Esclarecimento nº 40 do Protocolo 50500.028221/2024-65) 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 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.

23. "Minuta do Contrato Cláusula 44.4.1 (ii)"

"Em referência a Cláusula 44.4.1 (ii) do Contrato, é previsto que:

"O Comitê de Prevenção e Solução de Disputas (dispute board) somente poderá emitir decisão em caráter recomendatório, podendo subsidiar a tomada de decisão da ANTT e devendo, portanto, ser proferida previamente à 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 BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – esclarecimento nº 35 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021); BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022) e BR 040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão

nº 04/2023 – Esclarecimento nº 41 do Protocolo 50500.028221/2024-65) 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.

24. "Minuta do Contrato Cláusulas 44.4.10 a 44.4.12"

"Conforme as Cláusulas 44.4.10 a 44.4.12 do Contrato, foi estipulado as regras sobre a regulamentação da câmara especializada e da ANTT sobre o Comitê de Prevenção e Solução de Conflitos ("Dispute Boards").

Entende-se que essa regulamentação está alinhada aos princípios e regras já previstos na Minuta do Contrato de Concessão, especialmente quanto à Resolução ANTT nº 5.845/2019, e que, em caso de alterações e divergências da regulamentação vigente, deverá prevalecer o que consta do Contrato. Nas licitações referentes à BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – esclarecimento nº 36 do Protocolo 50500.183301/2023-00);

BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 - Esclarecimento nº 63 do Protocolo 50500.089065/2021-66); BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº 86 do Protocolo 50500.025006/2022-41) e BR 040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2023 – Esclarecimento nº 42 do Protocolo 50500.028221/2024-65) 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. O Comitê de Prevenção e Resolução de Conflitos ("Dispute Board") é regulamentado pela Resolução ANTT nº 5.845/2019, alterada pela Resolução ANTT nº 6040/2024. Não obstante isso, 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.

25. "Minuta do Contrato Cláusula 22.5.2. (i)"

"Segundo a Cláusula 22.5.2. (i) do Contrato, o Poder Concedente arcará com os riscos atrelados ao atraso na elaboração e assinatura 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, entendese 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.

26. Edital Item 7.10.

"Conforme o item 7.10. do Edital, a Garantia da Proposta não poderá conter cláusula excludente de responsabilidade contraídas pelo tomador da garantia relativamente à sua participação no Leilão, observadas eventuais exceções previstas nos atos normativos da SUSEP, quando se tratar de seguro-garantia. Diante disso, entende-se aplicável a previsão constante do art. 24 da Resolução SUSEP nº 622/2022, que, em que pese não apresente uma lista exaustiva de excludentes de riscos, dispõe:

"Art. 24. Sem prejuízo de outras situações devidamente descritas nas condições contratuais do seguro, considera-se risco excluído: I - A inadimplência de obrigações garantidas decorrente de atos ou fatos de responsabilidade do segurado que tenham contribuído de forma determinante para ocorrência do sinistro; ou II - A inadimplência de obrigações do objeto principal que não sejam de responsabilidade do tomador."

Com isso, entende-se que a Garantia da Proposta não poderá conter cláusula excludente de responsabilidades contraídas pelo tomador da garantia, exceto aquelas expressamente previstas na apólice de seguro-garantia.

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

Respostas: Não, o entendimento não está correto. As apólices não poderão conter cláusula de exclusão de responsabilidade que não decorram de exigência legal ou regulamentar, observados os modelos padrão, se existentes, definidos em regulação expedida pela SUSEP. Somente serão admitidas exclusões de responsabilidade que sejam impostas por exigência legal ou regulamentar, não sendo admitidas exclusões de responsabilidade que, embora admitidas pelas normas ou regulação vigentes, não sejam de inserção compulsória/obrigatória nos documentos de garantia e seguros.

27. Minuta de Contrato Anexo 4 Item 13.1.

Em referência ao item 13.1., Anexo 4 – Termos e Condições Mínimas do Seguro Garantia, da minuta de Contrato, entendemos que onde se lê "até o limite dos valores fixados no item 5 abaixo", deveria ser lido como "até o limite dos valores fixados no item 15 abaixo".

Em outras palavras, entende-se necessária a correção da referência citada acima, sendo os montantes de indenização previstos para o seguro de execução contratual aqueles expressos no item 15.1. do referido anexo.

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

Respostas: A minuta do "Anexos Contrato" será corrigida quanto à referência cruzada.

28. "Minuta de Contrato Cláusula 43.1.1."

"Conforme estabelecido na Cláusula 43.1.1. da minuta de Contrato, a futura Concessionária deverá contratar e manter o seguro de danos materiais, o qual deverá cobrir a perda ou dano decorrente de riscos de engenharia, riscos operacionais e relativos às máquinas e equipamentos da Concessão. Diante do exposto acima, entende-se que às máquinas e equipamentos da concessão poderão ser incluídos no Seguro de Riscos Operacionais. Na licitação referente à BR-040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2023 - Esclarecimento nº 43 do Protocolo 50500.028221/2024-65) 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. Segundo a subcláusula 43.1.1 da minuta de Contrato, as máquinas e equipamentos da Concessão poderão ser incluídas no seguro de danos materiais.

29. Minuta de Contrato Cláusulas 43.1.2. e 43.3

Conforme estabelecido na Cláusula 43.1.2. da minuta de Contrato, a futura Concessionária deverá contratar e manter o seguro de responsabilidade civil, cobrindo tanto a própria Concessionária, quanto o Poder Concedente, pelos montantes com que possam ser responsabilizados, inclusive por danos involuntários pessoais, mortes, danos materiais causados a terceiros e seus veículos, incluindo o Poder Concedente. Contudo, segundo a cláusula 43.3., a ANTT deverá figurar como um dos cossegurados nas apólices de seguros referidas na minuta de Contrato.

Diante do exposto acima, entende-se que ao invés de ser incluída na qualidade de cossegurada, a ANTT deve constar como representante do Poder Concedente nas apólices de danos materiais e de Responsabilidade Civil, viabilizando a manutenção do Poder Concedente na condição de “terceiro segurado”

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

Respostas: Não, o entendimento não está correto. O Poder Concedente, representado pela ANTT, deverá figurar como cossegurado nos seguros contratados pela Concessionária, conforme regulamentação vigente, não se confundindo com “terceiros” para efeitos de cobertura. Neste caso, o Poder Concedente a que se refere a cláusula 43.1.2 diz respeito aos entes e agentes públicos que não tenham relação com a Concessão ou com a ANTT, sendo estes cobertos pelo seguro contratado.

30. Minuta de Contrato Cláusula 43.3.1.

Na cláusula 43.3.1. da minuta de Contrato, entende-se que a regra prevendo a indenização direta à ANTT, nos casos em que a ANTT seja responsabilizada em decorrência de sinistro, é aplicável somente aos seguros de responsabilidade civil.

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

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Deve ser prevista indenização direta à ANTT em todos os casos que a Agência for responsabilizada em decorrência de sinistro.

31. "Minuta de Contrato Cláusula 43"

Favor disponibilizar o histórico de ocorrências de sinistros, referente aos últimos 03 (três) anos, envolvendo danos materiais (riscos operacionais), e danos a terceiros (responsabilidade civil), ocorridos durante a operação ou dentro de locais abrangidos pela Concessão, incluindo informações sobre a natureza, data e prejuízo do respectivo evento.

Respostas: Esclarecemos que as informações solicitadas sobre o histórico de sinistros dos últimos três anos não fazem parte dos estudos e documentos integrantes do projeto de concessão. Entretanto, a proponente poderá acessar o portal de dados abertos da ANTT, no endereço <https://dados.antt.gov.br/group/rodovias>, o qual dispõe de informações diversas sobre as concessões rodoviárias. Ressaltamos que os interessados têm a liberdade de realizar seus próprios levantamentos e estimativas de sinistros junto à operadora atual e à PRF. Além disso, é possível

agendar vistorias ao Sistema Rodoviário objeto da licitação diretamente com a operadora atual, permitindo assim uma avaliação mais detalhada por parte dos interessados.

32. Minuta de Contrato Cláusula 4.2.6

Nos termos da Cláusula 4.2.6 da minuta de Contrato, no prazo de até 2 anos após a Data de Assunção, a futura Concessionária deverá apresentar o Plano de Destinação de Bens da Concessão. Este plano, entre outros aspectos, deverá incluir as áreas adjacentes que apresentem características de interesse histórico, turístico, arquitetônico ou cultural, a fim de prever a restauração e manutenção dessas áreas, preservando suas características originais. Alternativamente, considerando que as áreas adjacentes à Faixa de Domínio não integram o Sistema Rodoviário, a Concessionária poderá manifestar-se livremente sobre o interesse de manutenção ou devolução dessas áreas ao Poder Concedente, considerando, em ambos casos, as situações abaixo descritas:

(i.) caso a Concessionária manifeste interesse em devolver determinada área adjacente, o Poder Concedente não poderá recusar a recepção dessa área, a recebendo e assumindo todos as responsabilidades imediatamente;

(ii.) na hipótese de a concessionária decidir manter e preservar as áreas adjacentes, os custos de manutenção e operação serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, uma vez que não é possível quantificar, no momento da apresentação da proposta, a totalidade dos custos e investimentos necessários para preservação dessas áreas. Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Caso contrário, esclarecer qual será o procedimento adotado.

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. O dispositivo é destinado a endereçar bens que, independentemente de estarem na faixa de domínio, possuem vinculação com o sistema rodoviário como bens da concessão, sendo arrolados como bens da concessão e apresentando características de interesse histórico, turístico, arquitetônico ou cultural. (i) A devolução de tais bens ao poder concedente é uma faculdade da concessionária, desde que demonstrada a incompatibilidade da sua vinculação ao sistema rodoviário. (ii) A concessionária deverá apresentar possíveis pleitos de destinação, não constituindo expectativa de direito para a concessionária, permitindo que os referidos bens sejam explorados na geração de receitas extraordinárias. As condições deverão ser estabelecidas em comum acordo com a ANTT.

33. Minuta de Contrato Cláusula 5.1.3

Nos termos da cláusula 5.1.3 da Minuta de Contrato, a futura Concessionária será responsável pelo cumprimento de todas as condicionantes já existentes, ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos responsáveis, inclusive referentes a terras indígenas, comunidades quilombolas e sítios arqueológicos. Com isso, deverá arcar com a integralidade dos custos delas decorrentes, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido solicitada por terceiros ou pelo Poder Concedente.

Nesse âmbito, entende-se que todos os custos a serem eventualmente desembolsados pela futura Concessionária, vinculados não somente ao cumprimento das condicionantes ambientais de terras indígenas, comunidades quilombolas e sítios arqueológicos, mas como também a transferência de obras em andamento, estão cobertos pelo montante previsto na Cláusula 5.7.1 de R\$ 67.738.156,55. Dessa forma, caso sejam necessários outros valores superiores ao previsto na cláusula 5.7.1, a futura Concessionária fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Além disso, com relação aos sítios arqueológicos, entendemos que a Concessionária será responsável somente por aqueles reconhecidos pelo Iphan ou demais órgãos de proteção ao

patrimônio histórico até a data de publicação do Edital de Concorrência nº 04/2024. Assim, a Concessionária terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro no caso de custos e condicionantes referentes à descoberta de novos sítios arqueológicos.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Caso contrário, esclarecer o procedimento que será adotado para o compartilhamento de riscos.

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. A verba contratual prevista na subcláusula 5.7.1 deve ser utilizada para os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes do cumprimento das condicionantes ambientais exigidas pelo órgão licenciador, conforme descrito na subcláusula 5.1.3, sendo realizada a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro do valor correspondente a 80% (oitenta por cento) da variação dos valores efetivamente aplicados em relação ao montante previsto na subcláusula 5.7.1. Destaca-se que a subcláusula 5.7.1.2 prevê que custos referentes a despesas com assessoria jurídica, despesas cartoriais, taxas judiciais e honorários são de responsabilidade da Concessionária, não cabendo reequilíbrio econômico-financeiro.

Quanto aos custos relativos à descoberta de novos sítios arqueológicos, paleontológicos e/ou outras interferências ligadas ao patrimônio cultural não previstos no Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) ou não indicados como responsabilidade da Concessionária no Contrato, são riscos assumidos pelo Poder Concedente, na forma da subcláusula 22.6.2 (iii) do Contrato de Concessão.

34. Minuta de Contrato Cláusula 5.1.2. e 5.1.3.

Em referência às cláusulas 5.1.2. e 5.1.3 da minuta de Contrato, a futura Concessionária deverá adotar as providências necessárias pelos órgãos ambientais competentes, em vistas da obtenção, manutenção, renovação ou regularização das licenças ambientais vigentes, bem como cumprir com as condicionantes já existentes, ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos responsáveis.

Considerando a importância do tema que poderá ter repercussões na elaboração das propostas econômicas das Proponentes, solicita-se informações sobre quais são as condicionantes ambientais já determinadas pelos órgãos ambientais em relação ao Sistema Rodoviário, bem como o cronograma e o andamento de cumprimento de tais condicionantes.

Adicionalmente, favor disponibilizar as licenças ambientais, bem como outros documentos relevantes, para que as Proponentes possam avaliar corretamente as obrigações, sua extensão e os riscos decorrentes dessa previsão contratual, a fim de preservar a transparência e publicidade das informações da Concessão.

Respostas: É de responsabilidade da Concessionária o cumprimento de todas as condicionantes já existentes, ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos responsáveis, inclusive referentes a terras indígenas, comunidades quilombolas e sítios arqueológicos, e arcar com a integralidade dos custos delas decorrentes, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido solicitada por terceiros ou pelo Poder Concedente, observando o compartilhamento de risco previsto na subcláusula 5.7 do Contrato. As informações sobre o licenciamento ambiental utilizadas no Estudo de Viabilidade constam no Tomo II – Estudos Ambientais.

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.

35. Minuta de Contrato Cláusulas 13.4 e 20.6.

Nos termos da cláusula 20.6 da minuta de Contrato, as Receitas Extraordinárias obtidas ao longo da concessão serão integralmente destinadas à Concessionária, após deduzidos somente os Recursos Vinculados, nos termos previstos Contrato. Nesse âmbito, entende-se que as Receitas Extraordinárias poderão ser livremente utilizadas e movimentadas pela futura Concessionária. Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. As Receitas Extraordinárias, juntamente com as Receitas Tarifárias, fazem parte da Receita Bruta, subcláusula 1.1.1, (lxxxix), que deve ser depositada na Conta Centralizadora, conforme definição constante na subcláusula 1.1.1 (xviii). Além disso, convém destacar que a exploração de Receitas Extraordinárias deve ser previamente autorizada, observando-se o procedimento previsto na regulamentação da ANTT e demais disposições contidas na cláusula 20 da minuta de Contrato.

36. "Minuta de Contrato Cláusula 1.2.6. Regulamentos de Concessão Rodoviária da ANTT ("RCR")"

Conforme estipulado pela Cláusula 1.2.6. da Minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, no que concerne a requisitos técnicos, prevalecerá as disposições da regulamentação vigente. Por outro lado, de acordo com o art. 4º, do Regulamento de Concessões Rodoviárias nº. 1 ("RCR 1"), na hipótese de divergência entre o contrato e a regulamentação da ANTT, serão observadas as seguintes regras:

"Art. 4º Em caso de divergência entre a regulamentação da ANTT e o contrato de concessão, devem ser observadas as seguintes regras:

- i. o contrato de concessão prevalece sobre a regulamentação da ANTT nas matérias em que discipline expressamente;
- ii. caso o contrato de concessão não discipline suficientemente a matéria, a regulamentação da ANTT deve ser aplicada supletivamente, desde que não contrarie as disposições do contrato;
- iii. no que o contrato de concessão for omissivo, aplica-se a regulamentação da ANTT."

Diante do exposto, entende-se:

- I. No caso de divergência entre as disposições contratuais e as normas da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato;
- II. No caso de o contrato de concessão não disciplinar suficientemente a matéria, a regulamentação da ANTT deve ser aplicada supletivamente; e
- III. No caso em que o contrato de concessão for omissivo, aplica-se a regulamentação da ANTT.

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

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Quanto à interpretação do Contrato, seus Anexos e a regulamentação da ANTT, o Contrato prevê na Cláusula 1.2 tratamento específico em caso de divergências. O RCR 1 apresenta, de forma complementar, entendimento auxiliar e harmônico com o disposto no Contrato. No tocante ao questionamento formulado, cabe destacar que, 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. Além disso, no caso de o contrato de concessão não disciplinar suficientemente a matéria, a regulamentação da ANTT deve ser aplicada supletivamente, desde que não contrarie as disposições do Contrato.

37. "Minuta de Contrato Cláusula 6.2.6."

"Conforme a cláusula 6.2.6 do Contrato, é estabelecido que eventuais invasões posteriores à Data de Assunção deverão ser impedidas pela Concessionária, não estando sujeitas ao regramento do Compartilhamento de Risco de Desapropriação e Desocupações.

Não obstante a responsabilidade de verificar e notificar o Poder Concedente sobre eventuais invasões, ressalta-se que não há delegação à Concessionária de atos de polícia administrativa, a qual é prerrogativa privativa da administração pública, de modo que apenas lhes seriam delegados atos meramente materiais de acompanhamento e verificação de situações irregulares.

Dessa forma, entende-se que, sendo a Concessionária diligente e, por sua vez, sendo o Poder Concedente devidamente notificado e tendo havido omissão das autoridades públicas, é indevido que os custos relacionados à remoção e/ou realocação dos invasores fique à cargo do Concessionário, de modo que seu valor deverá ser computado para fins de aplicação do Mecanismo de Compartilhamento de Riscos.

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

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Todos e quaisquer custos referente às invasões posteriores à assunção deverão ser arcados exclusivamente pela concessionária, incluindo todas as medidas necessárias para a desocupação e manutenção da integridade da faixa de domínio, inclusive judiciais.

38. Minuta de Contrato Cláusula 8.1.6.

"Nos termos da Cláusula 8.1.6 da minuta de Contrato, os contratos existentes de obras e serviços considerados essenciais à segurança do usuário poderão ser mantidos na forma contratada e executados durante a vigência da Concessão.

"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, poderão ser mantidos na forma contratada e executados durante a vigência da Concessão."

Dessa forma, a disponibilização dos contratos mencionados na Cláusula 8.1.6 tem um impacto direto na avaliação do projeto e, conseqüentemente, no preço a ser ofertado pelas Proponentes. Portanto, a fim de garantir que as Proponentes tenham tempo suficiente para considerar tais documentos em suas respectivas propostas, solicita-se que a ANTT disponibilize todos os contratos atualmente em vigor."

Respostas: Os contratos vigentes são públicos e podem ser obtidos diretamente junto ao DNIT. As Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, em visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto ao DNIT e, com isso, conseguir avaliar o estado dos ativos e 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 cláusulas 2.5 a 2.8 do Edital.

39. Minuta do Contrato Cláusula 22.3.1 (i)

A cláusula 22.3.1 (i) da Minuta do Contrato estabelece que a Concessionária assume integral e exclusivamente os riscos relacionados às variações nos custos e investimentos necessários à execução das obras e serviços objeto da Concessão. Entende-se que os riscos assumidos em relação aos custos são apenas aqueles expressamente previstos no PER, em linha com o entendimento já adotado em licitações anteriores (por exemplo, na Licitação da BR 040 (BH-JF),

na qual a ANTT, por meio da cláusula 22.1.8 do Contrato, determinou que a Concessionária é integral e exclusivamente responsável pelos riscos relacionados aos investimentos e custos para a execução dos serviços previstos no PER).

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

Respostas: Não, o entendimento não está correto. A Concessionária deverá arcar com os riscos das variações nos custos e investimentos necessários à execução das obras e serviços objeto da Concessão, observadas as demais disposições do Contrato, sobretudo aquelas contidas na Cláusula 22, que tratam da alocação de riscos da concessão.

40. Minuta do Contrato Cláusula 22.2.3 (iii)

Conforme estipulado pela Cláusula 22.2.3 (iii), o Poder Concedente ficará responsável pelos 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), abrangendo, inclusive, o aumento de receita e de evasão decorrente da implantação dessa modalidade. Contudo, a Cláusula 19.6.2 estabelece obrigações para a Concessionária decorrentes da instituição do Free Flow, especificamente fornecimento de informações, custos e providências relativas à postagem de autos de infração lavrados pela ANTT e fornecimento de meios eletrônicos.

Assim, para fins de nivelamento na formulação das propostas econômicas, entende-se que os custos diretos e indiretos relacionados à identificação do usuário infrator e da postagem dos autos de infração, tais como ressarcimento e tempo para arrecadação, serão de responsabilidade da Concessionária.

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

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Contudo, esses custos não devem ser considerados na proposta econômica se a concessionária não pretende fazer a migração por sua conta e risco. No caso de migração para a modalidade Free Flow por determinação do Poder Concedente, esses custos serão objeto de reequilíbrio, por ser um risco assumido pelo Poder Concedente na cláusula 22.2.3 (iii). A mesma orientação vale para a substituição dos sistemas indicados na cláusula 19.5.4, pois os custos também serão objeto do reequilíbrio econômico-financeiro, na forma da regulamentação indicada na cláusula 19.5.5.

41. Minuta do Contrato Cláusula 22.5.2. (i)

Segundo a Cláusula 22.5.2. (i) do Contrato, o Poder Concedente arcará pelos riscos atrelados ao atraso na elaboração e assinatura 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, entendese 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.

42. "Minuta do Contrato Cláusula 7.2.4."

"A cláusula 7.2.4. da Minuta do Contrato estabelece que os eventuais atrasos na análise dos projetos por parte da ANTT, não serão imputados à Concessionária, caso estes forem apresentados em conformidade com as Normas Técnicas, o Contrato e os normativos da ANTT. Contudo, a referida cláusula faz a ressalva de que, mesmo que os projetos tenham sido apresentados em conformidade com as normas técnicas, poderá ser aplicado um Desconto de Reequilíbrio.

Tendo em vista que o risco dos eventuais atrasos na análise dos projetos, por parte da ANTT, não é imputado à Concessionária, caso estes forem apresentados em conformidade com as Normas Técnicas, não há cabimento de se aplicar um desconto de reequilíbrio para desfavorecê-la, motivo pelo qual a referida ressalva deve ser excluída da cláusula 7.2.4.

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

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Nos termos da subcláusula 7.2.4., não caberá aplicação de penalidade à Concessionária no caso de atrasos da ANTT, sem prejuízo da aplicação do Desconto de Reequilíbrio por eventual atraso nas obras causado pela não aprovação do projeto no prazo. Destaca-se que a finalidade do Desconto de Reequilíbrio é manter a equivalência contratual entre os serviços prestados e a sua remuneração, não constituindo penalidade imposta à Concessionária.

43. Minuta do Contrato Cláusula 22.3.1 (viii)

"Segundo a cláusula 22.3.1 (viii) da Minuta do Contrato, a futura Concessionária ficará responsável por qualquer alteração nos custos dos insumos requeridos para a realização das obras e serviços especificados no PER, o que inclui mudanças nos impostos e contribuições aplicáveis a esses insumos, observados os termos e limites definidos no Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo, conforme estabelecido no Anexo 15. O Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumos, previsto no Anexo 15 do Contrato, será aplicável, até o limite de 30% da Receita Tarifária. A futura Concessionária poderá, por outro lado, em até 24 meses contados da Data de Assunção, informar seu interesse em ativar o referido mecanismo, definindo o percentual escolhido, até o limite de 30% da receita. Ainda, como condição para aplicação do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo em favor da futura Concessionária, esta deverá ter concluído ao menos 90% das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias previstas no PER até o momento da sua aferição, nos termos do item 2.5 do Anexo 15.

Entende-se que a condição prevista no item 2.5 do Anexo 15 deve ser entendida de forma proporcional, ou seja, que o Mecanismo poderá ser aplicado em favor da Concessionária se esta tiver concluído ao menos 90% das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias previstas no PER, no montante estabelecido no cronograma de obras e investimentos até aquela data.

Ainda, entende-se que caso haja aumento no custo de insumos decorrente de obrigações não previstas originalmente no Contrato e no PER, o valor de eventual desequilíbrio econômico-financeiro será calculado via Fluxo de Caixa Marginal, nos termos do art. 84 do RCR 3.

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

Respostas: O entendimento está correto, a Concessionária deverá ter concluído ao menos 90% (noventa por cento) das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias previstas no PER até o momento da sua aferição. Quanto à inclusão de obrigações não previstas no PER, os investimentos necessários serão calculados por meio do Fluxo de Caixa Marginal.

44. Edital Item 7.2.

"O item 7.2. do Edital prevê que a Garantia da Proposta deverá ter vigência de no mínimo 1 (um) ano a contar da Data de Recebimento dos Envelopes. Assim, entende-se que o dia inicial de vigência da Garantia da Proposta deverá ser o primeiro dia subsequente à data de recebimento dos Envelopes 01 e 02.

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

Respostas: O entendimento não está correto. A Garantia da Proposta deverá ter vigência de no mínimo 1 (um) ano a contar da Data de Recebimento dos Envelopes e, portanto, deverá compreender as 24 (vinte e quatro) horas da data de início e fim de sua vigência.

45. Minuta de Contrato Cláusula 22.5.1. (v)

Nos termos da Cláusula 22.5.1.(v), a Concessionária será responsável pelas "alterações nos procedimentos, métodos, regras e instrumentos para o fornecimento de dados e informações relativos à operação do Sistema Rodoviário, inclusive quanto à tecnologia a ser utilizada, mesmo que essas alterações sejam determinadas pela ANTT."

Ocorre que a alteração unilateral realizada pelo Poder Concedente que afete o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato enseja sua revisão, nos termos do art. 9º §4º da Lei Federal nº 8.987/1995. Sendo assim, entende-se que havendo determinação pela ANTT de implementação de nova tecnologia para atendimento de procedimentos regulatórios, métodos, regras e instrumentos para o fornecimento de dados e informações que impacte os custos da Concessionária, deverá haver reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

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

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. A subcláusula 22.5.1 (v) elenca como custos alocados à Concessionária aqueles relacionados a procedimentos, métodos, regras e instrumentos para o fornecimento de dados e informações relativos à operação do Sistema Rodoviário, e não aqueles relacionados à implementação de novas tecnologias que envolvam a aquisição de novos equipamentos e a realização de investimentos não previstos, que poderão ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

46. Minuta de Contrato Cláusula 7.1 e 7.2.3.

De acordo com as cláusulas 7.1 e 7.2.3 da Minuta de Contrato, a Concessionária deverá elaborar e manter atualizados os projetos executivos para a execução das obras da Concessão, bem como assumir os custos decorrentes dessas atualizações, as quais deverão atender integralmente aos prazos e condições previstos no PER e nos regulamentos da ANTT. Apesar da responsabilidade da Concessionária pelos custos associados à atualização dos projetos executivos, entende-se que, caso haja solicitação de alterações e ajustes exclusivamente por parte do Poder Concedente, os custos correspondentes serão de responsabilidade do próprio Poder Concedente e não da Concessionária.

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

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Caso as alterações nos projetos determinadas pela ANTT sejam enquadradas como fato da administração ou que efetivamente alterem o escopo inicialmente contratado, os custos deverão ser objeto de reequilíbrio

econômico-financeiro em sua integralidade. Contudo, se as alterações determinadas pela ANTT se restringirem ao enquadramento dos projetos às exigências legais, contratuais, regulamentares normativas ou a quaisquer outros requisitos que o contrato seja vinculado, segue-se a regra ordinária de compartilhamento entre as partes.

47. Minuta de Contrato Cláusula 4.2.3.

Conforme estipulado na cláusula 4.2.3, a Concessionária assume a responsabilidade por obras do Poder Concedente que estejam em vigor na data de publicação do Edital e não tenham sido concluídas até a assinatura do Contrato, sem direito a reequilíbrio econômico-financeiro.

Dado que os custos relacionados a essas obras devem ser considerados na proposta econômica, é essencial avaliar quais contratos do Poder Concedente estarão vigentes na data da assinatura do Contrato e o status de cada obra associada a eles.

Portanto, solicitamos a divulgação da lista completa de todos os contratos do Poder Concedente, atualmente em vigor, juntamente com o andamento das obras relacionadas a cada um deles.

Respostas: Os contratos vigentes são públicos e podem ser obtidos diretamente junto ao DNIT. A Proponente deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos dos itens 2.5 a 2.8 do Edital.

48. Minuta de Contrato Cláusula 4.2.4.

De acordo com a cláusula 4.2.4 da Minuta de Contrato, a Concessionária ficará responsável pelos custos advindos das adequações e complementações das obras executadas pelo Poder Concedente e por outros entes públicos antes da Data da Assunção, inclusive aquelas não concluídas e cujo cumprimento se faça necessário ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho previstos no PER, os quais não ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Dado que os custos resultantes das adaptações e complementações das obras do Poder Concedente e demais entidades públicas, a serem assumidos pela Concessionária, devem estar incluídos na proposta econômica, é fundamental que as licitantes estejam cientes das obras em curso no trecho a ser concedido.

Portanto, solicitamos a divulgação da lista completa de todas as obras atualmente em andamento pelo Poder Concedente e outras entidades públicas no trecho a ser concedido.

Respostas: Os contratos vigentes são públicos e podem ser obtidos diretamente junto ao DNIT. A Proponente deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos dos itens 2.5 a 2.8 do Edital.

Protocolo 50505.128532/2024-83

Recebido em 04 de outubro de 2024 – 14:40:59

1. Item 13.3.2 do Edital

"O item 13.3.2 do Edital estabelece que serão habilitadas para a Etapa de Viva-Voz a Proponente classificada em primeiro lugar e as Proponentes que tenham ofertado Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio até 20% (vinte por cento) inferior em termos relativos, ou com diferença nominal de até 5% (cinco por cento) em relação ao maior desconto apresentado. No entanto, o Manual de Procedimentos dispõe que serão habilitadas para a Etapa de Viva-Voz as proponentes

que tenham ofertado Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio até 20% (vinte por cento) inferior em termos relativos, ou com diferença nominal de até 5 (cinco) pontos percentuais em relação ao maior desconto apresentado, o que resultar em maior abrangência. Considerando isso, favor confirmar que a regra prevista no Manual de Procedimentos da B3 será observada no caso."

Respostas: A regra refletida no Manual de Procedimentos da B3 é a mesma constante do texto base do edital. O Manual exemplifica a sua aplicação. Na prática, para maior deságio até 25% será observada a regra da diferença nominal de 5% como condição de habilitação ao viva-voz dos demais proponentes, ao passo que para maior deságio superior a 25% será observada a regra de 20% inferior em termos relativos.

2. Item 14.3.2 do Edital

"O item 14.3.2 do Edital estabelece que a inabilitação da Proponente considerada vencedora resultará na aplicação de multa equivalente ao valor da Garantia da Proposta, bem como na execução integral dessa garantia. No entanto, entendemos que tal previsão deve se restringir a hipóteses de dolo ou fraude, pelos seguintes motivos: (i) seria desproporcional aplicar multa equivalente ao valor da Garantia da Proposta, além de sua execução integral, em situações onde não houve dolo ou fraude; (ii) não existe previsão legal específica que justifique tal medida; (iii) a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça é clara ao afirmar que a imposição de sanções não deve ser automática em casos de desclassificação, conforme o Recurso Ordinário em Mandado de Segurança 23.088/PR; (iv) o Tribunal de Contas da União, ao analisar a aplicação de sanção semelhante, considerou um caso específico envolvendo licitante que atuou em conluio (Acórdão nº 754/2015). Diante desses pontos, solicitamos a confirmação de que a multa prevista no item 14.3.2 será aplicada exclusivamente em casos que envolvam dolo ou fraude por parte das licitantes."

Respostas: O entendimento está correto. A pena de fixação de multa equivalente ao valor da Garantia da Proposta e a execução integral da Garantia será aplicada nos casos que a inabilitação ou desclassificação da Proponente vencedora tenha sido causada por dolo ou fraude.

3. Item 7.B do Anexo 5 do Edital

O item 7.B do Anexo 5 do Edital estabelece que, para fins de comprovação da qualificação econômico-financeira, as licitantes deverão apresentar balanço patrimonial e demonstrativo de resultados. Entendemos que a exigência editalícia se refere à apresentação do balanço patrimonial e demonstrativo de resultados do último exercício social. Favor confirmar nosso entendimento.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Nos termos do item 7, "b", do Anexo 5 do Edital, a comprovação do patrimônio líquido será feita por meio da apresentação do balanço patrimonial e do respectivo demonstrativo de resultados

4. Item 7.1 do Anexo 5 do Edital

O Anexo 5, item 7.1, do Edital, define um valor de patrimônio líquido que deverá ser atendido pela proponente na data-base de janeiro de 2024.

Considerando a necessidade de atualização do referido valor para data-base atual, entendemos que o Poder Concedente publicará o novo valor juntamente com a divulgação da atualização da

Garantia da Proposta. Em resposta a pedido de esclarecimento referente ao Edital 01/2023 (PR Vias - Lote 1) e ao Edital 01/2024 (BR-040), a ANTT confirmou tal entendimento. Nesse sentido, favor confirmar esse entendimento para este Lote específico.

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. De acordo com o disposto no Edital, os valores de garantia e patrimônio líquido serão atualizados pelo IPCA com base na sua variação entre novembro de 2023 e dois meses antes do mês previsto no cronograma para a Data de Recebimento dos Envelopes.

5. Cláusula 3.2 da Minuta do Contrato

Entendemos que a limitação de prorrogação do Contrato a uma única vez, conforme previsto na Cláusula 3.2 da Minuta Contratual, não se confunde com a modalidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por extensão de prazo. Nesse caso, a eventual promoção do reequilíbrio por meio de extensão de prazo original do Contrato poderá ocorrer mais de uma vez. A ANTT confirmou este entendimento na ata de esclarecimentos relativa ao Edital de Concessão da BR-040/GO/MG – Rota dos Cristais (Edital nº 02/2024).

Nesse sentido, favor confirmar o esclarecimento para este Lote.

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. A alteração do prazo contratual para fins de reequilíbrio poderá ser implementada mais de uma vez, desde que a soma dos eventos não ultrapasse o limite contratual de 5 anos, nos termos da subcláusula 23.3.1 (vi). Ademais, as alterações de prazo realizadas devem estar limitadas ao limite global de vigência do Contrato de 60 anos, conforme define a subcláusula 3.7.

6. Cláusula 4.2.3 da Minuta do Contrato

A Cláusula 4.2.3 da Minuta do Contrato estabelece que eventuais obras do Poder Concedente, cujos contratos estejam em vigor, quando da publicação do Edital e que não sejam concluídas até a assinatura do Contrato, deverão ser assumidas pela Concessionária na Data de Assunção e concluídas em prazo a ser pactuado com a ANTT. Nesse sentido, favor fornecer (i) cópia de todos os contratos em vigor e cujas obras não serão concluídas até a assinatura do Contrato e (ii) todas as informações relacionadas ao andamento das referidas obras, considerando o dever de publicidade e transparência, essenciais para que a Concessionária tenha condições para estudar o Projeto e elaborar sua proposta econômica, assegurando a isonomia entre os licitantes.

Respostas: Os contratos vigentes são públicos e podem ser obtidos diretamente junto ao DNIT. A Proponente deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos dos itens 2.5 a 2.8 do Edital.

7. Cláusulas 5.1, 5.2 e 5.6 do Contrato

As Cláusulas 5.1.2, 5.2 e 5.6 do Contrato estabelecem que a Concessionária: (i) deverá adotar medidas para renovação, manutenção ou regularização de licenças, permissões e autorizações necessárias ao exercício das atividades objeto da Concessão; (ii) assumirá a titularidade das licenças, autorizações ambientais existentes, Termos de Compromisso de Regularização Ambiental e/ou Licenças de Operação; (iii) assumirá obrigações derivadas do processo de licenciamento ambiental do Sistema Rodoviário previamente à Data de Assunção.

Tendo isso em vista, é fundamental que todas as licenças, todos os Termos de Compromisso de Regularização Ambiental ou Licenças de Operação e todos os processos de licenciamento ambiental em aberto sejam disponibilizados a todos os participantes, permitindo a correta precificação das propostas e a isonomia entre os licitantes.

Respostas: As informações sobre os processos de licenciamento ambiental, tais como as condicionantes das licenças e autorizações vigentes, constam no Tomo II – Estudos Ambientais. Ressaltamos que as informações relativas às licenças e autorizações ambientais são de domínio público, sendo disponibilizadas pelos órgãos ambientais competentes seguindo os princípios da administração pública de transparência e publicidade de tais atos. Contudo, foram disponibilizados arquivos referentes aos estudos socioambientais e às licenças ambientais, dentre os arquivos sobre os estudos de viabilidade, no site da ANTT referente à publicação do Edital, sem prejuízo da obrigação de a Proponente interessada em proceder seus próprios levantamentos quanto à condição das licenças ambientais necessárias.

Lembramos que a Concessionária deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos do item 2.5 e 2.6 do Edital.

8. Cláusula 5.1.3 do Contrato

A Cláusula 5.1.3 da Minuta do Contrato estabelece que a Concessionária deverá cumprir todas as condicionantes já existentes, inclusive referentes a terras indígenas, comunidades quilombolas e sítios arqueológicos, arcando com seus custos, inclusive para licenças obtidas ou solicitadas por terceiros ou pelo Poder Concedente.

Considerando isso, torna-se imperativo, a fim de assegurar a isonomia entre os licitantes e a competitividade do certame, que todas as licenças relacionadas ao Sistema Rodoviário, todas as solicitações de licenças, assim como a relação de suas condicionantes e as evidências de seu cumprimento, quanto aplicável, sejam disponibilizadas para todos os interessados na licitação. Portanto, solicitamos que a ANTT providencie a divulgação de (i) todas as licenças relacionadas ao Sistema Rodoviário, (ii) todas as solicitações de licenças relacionadas ao Sistema Rodoviário, assim como (iii) a relação de suas condicionantes e (iv) as evidências de seu cumprimento, quanto aplicável o mais brevemente possível.

Respostas: As informações sobre os processos de licenciamento ambiental, tais como as condicionantes das licenças e autorizações vigentes, constam no Tomo II – Estudos Ambientais. Ressaltamos que as informações relativas às licenças e autorizações ambientais são de domínio público, sendo disponibilizadas pelos órgãos ambientais competentes seguindo os princípios da administração pública de transparência e publicidade de tais atos. Contudo, foram disponibilizados arquivos referentes aos estudos socioambientais e às licenças ambientais, dentre os arquivos sobre os estudos de viabilidade, no site da ANTT referente à publicação do Edital, sem prejuízo da obrigação de a Proponente interessada em proceder seus próprios levantamentos quanto à condição das licenças ambientais necessárias.

Lembramos que a Concessionária deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos do item 2.5 e 2.6 do Edital.

9. Cláusula 8.1.6 do Contrato

Considerando que a Cláusula 8.1.6 da Minuta do Contrato prevê 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, poderão ser mantidos na forma contratada e executados durante a vigência da Concessão, favor disponibilizar lista e cópia de todos os contratos existentes de obras e serviços considerados pela ANTT como essenciais, posto que essa informação é essencial à

transparência e isonomia do certame e análise das licitantes para fins de dimensionamento de suas propostas econômicas.

Respostas: Os contratos vigentes são públicos e podem ser obtidos diretamente junto ao DNIT. A Proponente deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos dos itens 2.5 a 2.8 do Edital.

10. Cláusula 8.7.5(ii) do Contrato

Entendemos que, com base na Cláusula 8.7.5(ii) da Minuta do Contrato, na elaboração do documento provisório, a ser entregue no prazo de 3 meses a partir da transferência das obras pelo Poder Concedente, a Concessionária poderá apontar inconsistências observadas em relação ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho aplicáveis, não se limitando aos Parâmetros de Desempenho de irregularidade longitudinal máxima (IRI) e deflexão característica (Dc). Solicitamos a gentileza de confirmar nosso entendimento.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Quanto às inconsistências sobre o atendimento dos Parâmetros de Desempenho exigidos no PER, os apontamentos serão restritos aos parâmetros de irregularidade longitudinal máxima (IRI) e deflexão característica (Dc).

11. Cláusula 11.1.3 do Contrato

A Cláusula 11.1.3 da Minuta do Contrato estabelece que "durante os 5 (cinco) últimos Anos de Concessão, a alíquota de Recursos Vinculados será aumentada em 5% (cinco por cento), a título de garantia, para que as intervenções necessárias ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho e dos Parâmetros Técnicos exigidos no PER sejam cumpridas ao final do Prazo da Concessão". Nesse sentido, considerando o texto expresso da disposição contratual assim como o que consta dos estudos de modelagem deste projeto, especialmente os montantes especificados no MEF, que mantém a alíquota de 2% dos Recursos Vinculados para todo o prazo contratual, entendemos que a Concessionária arcará com 2% de Recursos Vinculados ao longo de toda a Concessão e, nos últimos 5 anos de contrato essa alíquota sofrerá um acréscimo de 5%, isto é, 5% adicionais sobre a alíquota praticada. Solicitamos confirmar esse entendimento.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Esclarece-se que o aumento na alíquota de recursos vinculados será nominal.

12. Item 2.5.3 do Anexo 5 do Contrato

Considerando o disposto no item 2.5.3 do Anexo 5 do Contrato (Fatores D, A e E), entendemos que a dinâmica referente à aplicação do Fator D foi alterada em relação à prática anterior da Agência, com o objetivo salutar de que se realize uma incidência proporcional do Fator D à parcela de obras efetivamente não realizada no período ou, em outros termos, a fim de que o Fator D incida somente sobre o investimento não realizado, considerando, assim, as parcelas de execução parcial. Para tanto, foi criado o 'Pii', mencionado na fórmula de apuração do Fator D.

Esse novo componente buscará ajustar a aplicação do Fator D para que incida apenas sobre a parcela efetivamente não executada das obras sob responsabilidade da Concessionária, de modo que, para a parcela de obras não concluída no período de apuração, seja definido o percentual da referida obra que não foi executado (investimento não realizado), ajustando a incidência do Fator D apenas a esta exata parcela não realizada. Ou seja, não mais se considerará a incidência do Fator D sobre toda a obra não concluída (por exemplo, sobre todo um quilômetro não entregue ao tráfego), mas apenas à exata proporção da obra que não tenha sido realizada, de modo que a parcela da obra que conte com execução parcial será desconsiderada da aplicação do Fator D, o qual incidirá apenas sobre a parcela percentual não realizada até a data de apuração. Solicitamos confirmar se o entendimento está correto. Caso não esteja, solicita-se seja explicado de forma pormenorizada o conceito a ser adotado.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

13. Estudos referenciais

Considerando que, conforme os estudos disponibilizados pela ANTT, a P1 Norte possui vias marginais no local, entendemos que a Concessionária poderá cobrar a tarifa de pedágio em toda a seção das vias marginais indicadas nos estudos. Favor confirmar nosso entendimento.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

Protocolo 50505.128638/2024-87

Recebido em 04 de outubro de 2024 – 17:04:57

1. Item 3.2.8.2, subitem “d”, do PER – Volume 1

O item 3.2.8.2, subitem “d” do PER – Volume 1, define os parâmetros técnicos exigidos para a realização de obras e melhorias em vias marginais. No entanto, o item não determina os parâmetros técnicos para obras e melhorias realizadas em vias marginais de faixa única. Nesse sentido, entendemos que a seção transversal típica para vias marginais de faixa única deverá possuir largura equivalente a 3,5m. Favor confirmar nosso entendimento.

Respostas: A largura da faixa de rolamento das vias marginais deve atender às especificações do PER Volume I, item 3.2.8.2, letra D. Cabe à concessionária atender requisitos de níveis de serviço e outros estabelecidos no Contrato e seus anexos. Em caso de implantação, no projeto a seção “tipo” das vias marginais possui duas faixas de rolamento.

Ressalta-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. 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, garantindo os níveis de serviço dos segmentos homogêneos em questão.

2. Estudos referenciais

Em análise aos estudos referenciais, foi possível identificar que a modelagem do Projeto adotou o BDI em alíquota fixa de 19,66%, com exceção dos insumos betuminosos/asfálticos, em que foi

aplicada alíquota de 15%. Esse percentual, no entanto, encontra-se em desacordo com os Ofício Circular nº 6724/2023 publicado pelo DNIT1, que propõe faixas de alíquotas que variam a depender do porte da obra e da atividade desempenhada. Em vista das obrigações previstas no Contrato de Concessão e anexos, o Projeto caracteriza-se como obra de grande porte, as quais exigem alíquotas específicas do BDI, dentre elas Construção e Restauração Rodoviária (BDI de 23,20%), Conservação Rodoviária (BDI de 31,87%), Construção de Obras de Arte Especiais (BDI de 25,38%), Recuperação, Reforço e Alargamento de Obras de Arte Especiais (BDI de 27,55%), dentre outras. Tendo isso em vista, entendemos que os preços adotados durante a fase de estudos serão revisados para considerar as alíquotas definidas pelo DNIT no Ofício Circular nº 6724/2023. Favor confirmar nosso entendimento.

Respostas: Não, o entendimento não está correto.

Como consta no item 2.5.1. do Edital, "As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária".

3. Estudos referenciais

Em análise à planilha "CAPEX_Consolidado_CN1 (20240805).xlsm", aba "Cronograma", os valores correspondentes aos itens 8.3.1 - Defesa Metálica, 8.4.1 - Drenagem Superficial e 8.4.2 - Drenagem Profunda foram distribuídos no tempo em proporções menores de 100% (respectivamente, 60%, 50% e 50%). Em vista da necessidade de todos os valores a serem despendidos pela Concessionária para cumprimento das obrigações contratuais constarem na planilha "CAPEX_Consolidado_CN1 (20240805).xlsm", entendemos que a planilha será revisada a fim de constar 100% dos valores a serem despendidos nos itens 8.3.1, 8.4.1 e 8.4.2, o que representará um aumento do CAPEX em R\$ 233.839.791,65. Favor confirmar nosso entendimento.

Respostas: O entendimento não está correto.

A reposição de defensas metálicas no período de manutenção foi definida em 60% para evitar a sobreposição dos serviços de reposição de defensas considerados na conservação de rotina. Já para o sistema de drenagem, a vida útil dos elementos é maior do que o período da concessão, portanto os elementos tratados durante as fases de Trabalhos Iniciais e Recuperação não precisam de manutenção até o final da concessão, reduzindo a 50% a quantidade de elementos tratados no período de Manutenção.

Como consta no item 2.5.1. do Edital, "As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária".

Protocolo 50505.128685/2024-21

Recebido em 04 de outubro de 2024 – 17:54:57

1. PER Volume I – Item 3.4.2.8 (SCV - Sistema de Controle de Velocidade)

O PER Volume I, item 3.4.2.8 (SCV - Sistema de Controle de Velocidade), menciona que os serviços a serem realizados compreendem:

- 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.

Diante disso, entendemos que o custo com a postagem das notificações e multas por infração de trânsito por excesso de velocidade são de responsabilidade da ANTT.

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

Respostas: O entendimento não está correto. De acordo com a subcláusula 15.14 (ii) da minuta de Contrato, os custos associados à postagem das notificações de infração e das notificações de penalidade por infrações de trânsito por excesso de velocidade são de responsabilidade da Concessionária. Cumpre reforçar que a Concessionária é responsável pela fiscalização e identificação dos usuários infratores, bem como pelo auxílio administrativo junto à ANTT na lavratura dos autos de infração e na cobrança das multas. Entretanto, tais responsabilidades não implicam no exercício do poder de polícia, que é restrito aos agentes públicos conforme determinado pela legislação vigente.

2. N.A.

No trecho da concessão CN1 Rota Verde, foram identificadas Obras de Arte Especiais (OAE) com altura de gabarito de 5 metros. Considerando as normas técnicas vigentes, entendemos que a futura concessionária será responsável por medir e corrigir a sinalização com a altura correta, conforme o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

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

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Deverá a concessionária atender o disposto no item 3.1.3 Obras de Arte Especiais, Procedimentos, item "8. Aferição dos gabaritos de todos os viadutos, passagens inferiores, passagens subterrâneas e passarelas de pedestres, com implantação de sinalização de regulamentação e de advertência correspondente, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) em suas versões atualizadas."

3. N.A.

Considerando o trecho da BR-060, foram identificadas marginais inacabadas entre os km 164 e km 170, e outras marginais ao longo do trecho, como a do km 340, que não estão contempladas no PER como melhorias. A futura concessionária será responsável pela conclusão dessas marginais

inacabadas e pela manutenção das marginais existentes que não estão listadas para melhorias no PER, ou essas áreas permanecerão sob a jurisdição do poder público?

Respostas: Os trechos exemplificados possuem a plataforma caracterizada, mas a camada rodante do pavimento encontra-se deteriorada. Nesses casos, foi prevista a restauração do pavimento, que é diferente da intervenção de pavimentação, proposta onde existe uma via carroçável mas sem nenhum pavimento implantado.

Segundo o PER Volume I, o Sistema Rodoviário, objeto desta concessão, inclui os elementos integrantes da faixa de domínio (faixas de rolamento principais, laterais, marginais, canteiros, obras de arte correntes e especiais, acostamentos, sinalização, faixas laterais de segurança, acessos e alças), bem como dispositivos específicos ligados à rodovia (trevos, trombetas, conexões diamantes, parclo com e sem rotatória). Portanto, será responsabilidade da concessionária realizar obras de melhoria e manutenção de todas as vias marginais que pertencerem ao sistema rodoviário.

Entretanto, as soluções construtivas e respectivos custos apresentados no Modelo Econômico Financeiro são referenciais e não vinculativos. Cabe aos Proponentes realizarem o dimensionamento adequado dos recursos necessários para atendimento aos pré-requisitos definidos no PER, sob seu próprio risco e responsabilidade.

4. PER

O PER não especifica a necessidade de adaptações nas passarelas existentes ao longo do trecho da concessão para atendimento às normas atuais, como a NBR 9050 (acessibilidade) e a DNIT 010/2004 – PRO (projeto de passarelas). A concessionária será obrigada a adequar todas as passarelas existentes, incluindo a instalação de cobertura, rampas acessíveis, corrimãos e largura mínima, mesmo na ausência dessa especificação no PER, ou a responsabilidade se limitará à manutenção das estruturas conforme suas condições atuais?

Respostas: O entendimento não está correto. Deve ser atendido o que preconiza o PER Volume I. Cita-se aqui 3 exemplos específicos:

- item 3.2.8.2.e. "(...) Calçadas e passeios de acesso às rampas da passarela devem permitir acesso pessoas com deficiência, segundo a NBR 9050 em sua versão atualizada, ou norma que a substitua; As passarelas devem transpor as vias principais e marginais, existentes ou com previsão de implantação, além de permitir a movimentação de pessoas de forma segura, a fim de facilitar a interligação entre as áreas adjacentes à rodovia e/ou o acesso aos equipamentos urbanos existentes; A implantação de passarelas deverá ser realizada preferencialmente em vão único. Em função das condições específicas de cada local que indiquem a necessidade de elementos de apoio ou pilares adicionais, estes devem ser protegidos de acordo com as normas de segurança vigentes (...)";

- item 3.1.3 Trabalhos Iniciais "Limpeza de todas as OAEs, reparos e recuperação de todos os guarda-corpos, guarda-rodas, dispositivos de proteção (defensas e barreiras), passeios e do pavimento das obras de arte especiais, mantendo-se suas características originais. Os elementos não passíveis de recuperação devem ser substituídos, total ou parcialmente, adotando as características exigidas nas normas vigentes."

- item 3.1.3 Recuperação "11. Alongamento de OAEs, tais como passagens inferiores, viadutos e passarelas, para adequação da largura final da rodovia e obtenção de melhorias de funcionalidade".

Além das diversas menções à Norma DNIT 010/2004 - PRO ou equivalente em versão atualizada.

5. Minuta de Contrato – Cláusulas 12.3.1 e 12.3.2.

De acordo com a cláusula 12.3.1, os fatores incidentes na fórmula constante do item 0 da subcláusula 12.3 deverão ser calculados anualmente, no âmbito da Revisão Ordinária. Além disso, de acordo com a cláusula 12.3.2, caso a alíquota resultante da aplicação da fórmula constante do item 0 da subcláusula 12.3 seja negativa, o seu valor será deduzido da alíquota de que trata a subcláusula 12.2. Entende-se que onde lê-se "item 0" deverá ser lido item (ii).

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

Respostas: Sim, o entendimento está correto. A minuta do Contrato será corrigida quanto à referência cruzada.

6. Minuta de Contrato – Cláusula 19.2.1

De acordo com a cláusula 19.2.1, a cobrança da Tarifa de Pedágio somente poderá ter início após, cumulativamente:

- (i) a conclusão das metas dos Trabalhos Iniciais previstas até o 12º mês relativas a todo o Sistema Rodoviário, conforme estabelecido no PER;
- (ii) a implantação das praças de pedágio;
- (iii) a integralização da segunda parcela do capital social mínimo obrigatório da SPE nos termos do item 8 do Edital;
- (iv) a entrega do programa de redução de acidentes, conforme previsto no PER; e
- (v) a entrega do cadastro do passivo ambiental, conforme previsto no PER.

Tendo em vista que no PER não há previsão de entrega do cadastro do passivo ambiental, entende-se que o item (v) não será pré-requisito para início da cobrança nas praças de pedágio.

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

Respostas: Não, o entendimento não está correto. O Contrato será revisado para esclarecer que a exigência mencionada deve ser cumprida e está prevista no RCR2 – Resolução nº 6.000, de 01/12/2022, Art. 123.

7. Minuta de Contrato – Cláusula 22.6.4

De acordo com a cláusula 22.6.4, a Concessionária é exclusivamente responsável pelos impactos de todos os acidentes geotécnicos não considerados extraordinários. No caso de acidentes classificados como extraordinários, estes serão compartilhados com o Poder Concedente, conforme previsto na subcláusula 22.6.522.6.8. Entende-se que onde lê-se "subcláusula 22.6.522.6.8" deverá ser lido "subcláusula 22.6.5 e 22.6.8". Favor confirmar se o entendimento está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. A minuta do Contrato será corrigida quanto à referência cruzada, ou seja, a subcláusula 22.6.8.

8. PER Volume I – Item 4.8.3.

De acordo com o item 4.8.3 do PER Volume I, a Concessionária será responsável pela obtenção e apresentação à ANTT de documentação que comprove a certificação ISO 55001, que atesta a

implementação do Processo de Gestão de Ativos. Quanto a essa obrigação estabelecida no PER, favor esclarecer o marco contratual para entrega.

Respostas: O marco contratual para comprovação da certificação ISO 55001 é 24 meses contados do início da concessão, conforme “Tabela 2 – Prazos de implantação do SIGACO” do subitem 4.8.4 do PER.

9. Minuta de Contrato - Cláusula 19.4.12.

Sobre a metodologia de recuperação para Reclassificação Tarifária apresentada na cláusula 19.4.12, gostaríamos de confirmar a aplicação da fórmula descrita. Nela temos, em termos de receita, que:

Rr: Receita total recuperado referente à receita frustrada em função de cada obra concluída com atraso;

RFi: Receita Tarifária Líquida frustrada no Ano de Concessão i, descontando-se os efeitos dos descontos de Recursos Vinculados e da DBT média do Ano Concessão i.

E as outras variáveis são:

c: Ano Concessão que ocorrerá a conclusão das obras em atraso;

p: Ano de Concessão previsto no PER original para a conclusão da obras; e

i: Ano de Concessão objeto de recuperação da Receita Frustrada.

Sendo assim gostaríamos de confirmar o entendimento da aplicação da fórmula por via de um exemplo prático. Neste exemplo, temos uma obra com impacto na Reclassificação Tarifária inicialmente programada pelo PER no ano 4 de concessão, porém realizada no ano 7 de concessão. Teremos assim:

c: 7

p: 4

Para o fator i (Ano de Concessão objeto de recuperação da Receita Frustrada), com base nas premissas supracitadas entendemos que assumirão os anos de concessão 4, 5 e 6.

Sendo esse o período que será ressarcido à concessionária.

Sendo assim, aplicando a fórmula descrita, com as variáveis exemplificadas acima, teremos os seguintes fatores:

Para o ano 4 de concessão (i=4), teremos:

$$0,8(7-4+1) = 0,41$$

Para o ano 5 de concessão (i=5), teremos:

$$0,8(7-5+1) = 0,51$$

Para o ano 6 de concessão (i=6), teremos:

$$0,8(7-6+1) = 0,64$$

Este por sua vez deverá ser multiplicado pela RFi de cada ano de concessão relacionado ao fator i. O somatório destas receitas resultará no Rr que, por sua vez, representa a receita total recuperada referente à receita frustrada em função de cada obra concluída com atraso.

Favor confirmar se está correto nosso entendimento no exemplo prático. Em caso negativo, favor esclarecer e especificar quaisquer equívocos.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. A receita recuperada para cada obra objeto de Reclassificação Tarifária entregue em atraso seguirá a fórmula estabelecida na subcláusula 19.4.12, observado o estabelecido nas subcláusulas 19.4.9, 19.4.10 e 19.4.11. No exemplo citado, o correto seria:

Para receita que seria auferida no ano 5 de concessão ($i=5$), teremos:

$$0,8^{(7-5+1)} = 0,51$$

Para receita que seria auferida no ano 6 de concessão ($i=6$), teremos:

$$0,8^{(7-6+1)} = 0,64$$

Para receita que seria auferida no ano 7 de concessão ($i=7$), teremos:

$$0,8^{(7-7+1)} = 0,80$$

Protocolo 50505.128703/2024-74

Recebido em 04 de outubro de 2024 – 19:57:48

1. Contrato de Concessão, 4.2.3

Com relação à obrigação de assunção de obras do Poder Concedente, prevista na Cláusula 4.2.3 do Contrato de Concessão, está correto o entendimento de que a Concessionária pode assumir tais obras, tanto pela sub-rogação do contrato do Poder Concedente, quanto pela assinatura de novo contrato com nova empresa, não sendo obrigada a manter o contrato firmado pelo Poder Concedente para a obra?

Respostas: A obrigação da Concessionária é de assumir as eventuais obras do Poder Concedente e concluí-las em prazo a ser pactuado pela ANTT, conforme item 4.2.3, deste modo, não cabe sub-rogação do contrato do Poder Concedente. Neste sentido, sem prejuízo de suas responsabilidades, a Concessionária deverá executar as obras e os serviços da Concessão, conforme estabelecido no PER, por si ou por meio de terceiros, por sua conta e risco, como previsto no item 24.1.

2. Contrato de Concessão, 4.2.3

Com relação à obrigação de assunção de obras do Poder Concedente, prevista na Cláusula 4.2.3 do Contrato de Concessão, está correto o entendimento de que eventuais prejuízos decorrentes de pleitos apresentados pelo subcontratado referentes a eventos ocorridos em momento anterior à assunção da obra pela Concessionária serão de responsabilidades do Poder Concedente?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Conforme subcláusula 4.2.4: "Os custos advindos das adequações e complementações das obras executadas pelo Poder Concedente e por outros entes públicos antes da Data da Assunção, inclusive aquelas não concluídas e cujo cumprimento se faça necessário ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho previstos no PER, não ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato."

3. Contrato de Concessão, 4.2.3

Com relação à obrigação de assunção de obras do Poder Concedente, prevista na Cláusula 4.2.3 do Contrato de Concessão, em linha com a previsão da Cláusula 4.2.4, caso a obra do poder Concedente assumida pela Concessionária não esteja prevista no PER, ou caso a obra não se faça necessária ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho previstos no PER, está correto o entendimento de que a Concessionária terá direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Sempre que houver obras do Poder Concedente pendentes de complementação por parte da Concessionária, estas serão listadas nos

Anexos do Contrato. De maneira geral, segue-se a previsão de não haver ensejo para recomposição, conforme o final das subcláusulas 4.2.3 e 4.2.4.

4. Contrato de Concessão, 4.2.3

Favor confirmar se atualmente existem obras do Poder Concedente em execução no Sistema Rodoviário. Caso positivo, favor indicar quais são as obras e disponibilizar os respectivos contratos com terceiros.

Respostas: Os contratos vigentes são públicos e podem ser obtidos diretamente junto ao DNIT. Informa-se que os documentos do DNIT recebidos pela ANTT foram disponibilizados na página do certame licitatório.

Todavia, a Proponente deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos dos itens 2.5 a 2.8 do Edital.

5. Contrato de Concessão, 4.2.6

A Cláusula 4.2.6 do Contrato de Concessão prevê que a Concessionária poderá manifestar interesse na devolução de Bens da Concessão ao Poder Concedente, como áreas adjacentes à rodovia. Nessa hipótese, entende-se que o processo de devolução não envolverá assunção de custos pela Concessionária. Esse entendimento está correto?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. O dispositivo é destinado a endereçar bens que, independentemente de estarem na faixa de domínio, possuem vinculação com o sistema rodoviário como bens da concessão, sendo arrolados como bens da concessão e apresentando características de interesse histórico, turístico, arquitetônico ou cultural. (i) A devolução de tais bens ao poder concedente é uma faculdade da concessionária, desde que demonstrada a incompatibilidade da sua vinculação ao sistema rodoviário. (ii) A concessionária deverá apresentar possíveis pleitos de destinação, não constituindo expectativa de direito para a concessionária, permitindo que os referidos bens sejam explorados na geração de receitas extraordinárias. As condições deverão ser estabelecidas em comum acordo com a ANTT.

6. Contrato de Concessão, 5.6.7

Para fins da Cláusula 5.6.7 do Contrato de Concessão, caso o atraso na obtenção de licenças e autorizações ambientais decorra de atraso do órgão ambiental, superior ao prazo legal e sem que a Concessionária tenha dado causa ao atraso, teria cabimento a dispensa de aplicação de penalidades prevista na subcláusula 5.4, correto?

Respostas: O entendimento não está correto. A subcláusula 5.6.5, citada na subcláusula 5.6.7, faz referência à subcláusula 5.2, que trata das licenças e autorizações existentes. Caso a Concessionária opte por pleitear a revisão da licença existente perante o órgão licenciador, nos termos da subcláusula 5.6.5, e disso resulte atraso na execução das obras, a Concessionária deixa de fazer jus à isenção de penalização contida na subcláusula 5.4.

7. Contrato de Concessão, 7.2

Com base nas Cláusulas 7.2 e 7.2.1 da minuta de Contrato de Concessão, está correto o entendimento de que não é necessário aguardar a aprovação do projeto executivo pela ANTT para o início da obra? Em outras palavras, do ponto de vista de projetos, é suficiente a aprovação do

anteprojeto pela ANTT e a apresentação do projeto executivo em conformidade com o anteprojeto, para que a obra seja iniciada, correto?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto, tendo em vista a necessidade de observar também as especificidades constantes no art. 24 do RCR-2 (Resolução nº 6.000/2022).

8. Contrato de Concessão, 7.2.4

A Cláusula 7.2.4 da minuta de Contrato de Concessão prevê que “Eventuais atrasos na análise por parte da ANTT não serão imputados à Concessionária quando estes forem apresentados em conformidade com as Normas Técnicas, o Contrato e os normativos da ANTT, sem prejuízo da aplicação do Desconto de Reequilíbrio.”

Favor esclarecer se o termo “estes” se refere aos anteprojetos submetidos pela Concessionária à aprovação da ANTT.

Respostas: A expressão “estes” da subcláusula 7.2.4 faz referência aos anteprojetos e aos projetos executivos, conforme o enunciado da subcláusula 7.2.

9. Contrato de Concessão, 7.2.4

Para fins da Cláusula 7.2.4 da minuta de Contrato de Concessão, qual o prazo limite da ANTT para análise e aprovação da documentação submetida pela Concessionária?

Respostas: O prazo de análise se dá conforme regulamentação da agência, como, por exemplo, o RCR2 (Resolução nº 6.000, de 01/12/2022).

10. Contrato de Concessão, 8.4.4

Na hipótese de haver requisição de execução de obra do Estoque de Melhorias pela ANTT, nos termos da Cláusula 8.4.4 da minuta de Contrato de Concessão, a aplicação de penalidades ocorrerá apenas se não houver atraso concorrente da ANTT na análise e aprovação do anteprojeto e do órgão ambiental na emissão das licenças e autorizações. Esse entendimento está correto?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Com relação às licenças e autorizações ambientais, deve-se observar a subcláusula 5.4 do Contrato, bem como a subcláusula 5.6.7. Com relação à análise e aprovação de projetos pela ANTT, deve-se observar a subcláusula 7.2.4.

11. Contrato de Concessão, 8.4.4

Na hipótese de haver requisição de execução de obra do Estoque de Melhorias pela ANTT, nos termos da Cláusula 8.4.4 da minuta de Contrato de Concessão, caso a obra requisitada demande licenciamento ambiental cujo duração seja superior a 18 meses, para fins de aplicação de penalidade deverá ser considerado o prazo legal para obtenção do licenciamento ambiental e não o prazo de 18 meses. Esse entendimento está correto?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Conforme definido na subcláusula 8.4.4, as obras de Estoque de Melhorias têm o prazo de execução de 18 meses a partir da solicitação da ANTT, que indicará a localização da intervenção. Neste prazo está incluso a elaboração do projeto pela Concessionária e avaliação por parte da ANTT, bem como a emissão de outras licenças e autorizações necessárias, e também o tempo para a execução da obra de melhoria.

12. Contrato de Concessão, 8.5.2

Com base na Cláusula 8.5.2 da minuta de Contrato de Concessão, entendemos que a localização do ponto de medição deverá coincidir com a localização de uma das praças de pedágio. Caso esse entendimento não esteja correto, pedimos por favor detalhar como será o procedimento de medição do tráfego (ex: frequência, metodologia, alocação de custos etc.).

Respostas: Não, o entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 8.5.2 da minuta de Contrato, o ponto de medição do Gatilho Volumétrico será definido pela ANTT conforme o critério de maior representatividade do Trecho Homogêneo, e não necessariamente em uma das praças de pedágio. Contudo, tal definição será realizada em plena transparência perante a Concessionária, podendo esta sugerir à ANTT a localização que entender mais aderente ao princípio de representatividade do Trecho Homogêneo.

13. Contrato de Concessão, 8.5.3 (i)

Está correto o entendimento de que a eventual aplicação de penalidades prevista na Cláusula 8.5.3 (i) da minuta de Contrato de Concessão por não início das obras no ano imediatamente subsequente ocorre apenas se não houver atraso concorrente da ANTT na análise e aprovação do anteprojeto e do órgão ambiental na emissão das licenças e autorizações?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Com relação às licenças e autorizações ambientais, deve-se observar a subcláusula 5.4 do Contrato, bem como a subcláusula 5.6.7. Com relação à análise e aprovação de projetos pela ANTT, deve-se observar a subcláusula 7.2.4.

14. Contrato de Concessão, 8.5.3 (i)

Com relação ao previsto na Cláusula 8.5.3 (i) da minuta do Contrato de Concessão, caso a obra requisitada demande licenciamento ambiental cujo prazo legal para obtenção seja superior ao prazo indicado para início das obras, para fins de aplicação de eventual penalidade deverá ser considerado o prazo legal para obtenção do licenciamento ambiental e não o prazo indicado no contrato, correto?

Respostas: O entendimento não está correto. A Concessionária é responsável por iniciar todos os trâmites necessários, com antecedência suficiente.

15. Contrato de Concessão, 11.1.1

Com relação à Cláusula 11.1.1 da minuta do Contrato de Concessão, onde se lê “está condicionada à conclusão das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias” deve-se entender “está condicionada à conclusão de 90% das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias”, nos termos da Cláusula 11.1, correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

16. Contrato de Concessão, 13.6.3

Favor esclarecer a definição do termo “Conta Única do Tesouro” usado nas Cláusulas 13.6.3, 13.10.1 e 33.12.1 da minuta do Contrato de Concessão. Não há definição para esse termo nos documentos do Leilão.

Respostas: A Conta Única do Tesouro Nacional, mantida no Banco Central do Brasil, constitui importante instrumento de gestão financeira do governo federal que centraliza todos os recursos financeiros do Estado, permitindo um controle das finanças públicas.

17. Contrato de Concessão, 13.9

Na Cláusula 13.9 da minuta do Contrato de Concessão, favor esclarecer se o montante correspondente “à soma dos 12 (doze) meses imediatamente anteriores dos Recursos Vinculados” se refere à totalidade dos Recursos Vinculados ou à parcela dos Recursos Vinculados decorrentes da Receita Bruta, nos termos da subcláusula 12.2.

Respostas: O montante correspondente à soma dos 12 meses dos Recursos Vinculados refere-se à parcela desses recursos que decorrem da Receita Bruta, conforme estipulado na subcláusula 12.2.

18. Contrato de Concessão, 15.14

Com relação à Cláusula 15.14 da minuta do Contrato de Concessão, por favor detalhar qual será a responsabilidade da Concessionária na identificação dos usuários que excederem a velocidade permitida na rodovia, esclarecendo, por exemplo, se o monitoramento está limitado apenas aos trechos da rodovia em que a Concessionária é obrigada a manter monitoramento por câmera.

Respostas: A Concessionária é responsável pela identificação dos usuários que excederem a velocidade permitida na rodovia, conforme previsto na Cláusula 15.14 da minuta do Contrato de Concessão. Isso inclui o apoio administrativo à ANTT para a lavratura dos autos de infração e cobrança das multas emitidas, bem como a instalação de unidades de monitoramento eletrônico de velocidade em trechos críticos, em conformidade com as diretrizes do PER. Essas obrigações não se restringem aos trechos com monitoramento obrigatório por câmera.

19. Contrato de Concessão, 19.5.3(i)

Com relação à Cláusula 19.5.3(i) da minuta de Contrato de Concessão, está correto o entendimento de que, assim como no item (i), no item (ii) também deve-se considerar a incidência do DBT?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. O item (ii) da subcláusula 19.5.3(i) considera a Receita Tarifária Líquida “efetivamente auferida”, ou seja, já descontado o DBT.

20. Contrato de Concessão, 19.5.4

Nos termos do item (i) da Cláusula 19.5.4, está correto o entendimento de que os recursos serão transferidos da Conta de Ajuste para Conta de Livre Movimentação, com base na respectiva Notificação de Compensação de Desconto de Usuário Freqüente, em frequência mensal?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Conforme subcláusula 19.4.4, a compensação é anual, no âmbito da Revisão Ordinária.

21. Contrato de Concessão, 19.7.1

Nos termos da Cláusula 19.7.1 da minuta do Contrato de Concessão, quando do início da cobrança de pedágio, a Tarifa de Pedágio será reajustada monetariamente por meio do IRT, de forma que a tarifa efetivamente aplicada no início da cobrança do pedágio já será a tarifa reajustada. Esse entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

22. Contrato de Concessão, 19.10.5

Por favor, confirmar a que subcláusula se refere o trecho “nos termos da subcláusula Erro! Fonte de referência não encontrada.”

Respostas: O trecho se refere à subcláusula 12.3.5. A minuta do Contrato será corrigida quanto à referência cruzada.

23. Contrato de Concessão, 20.5

Está correto o entendimento de que a Cláusula 20.5 da minuta do Contrato de Concessão deve ser interpretada no sentido de que não haverá redução na Tarifa Básica de Pedágio decorrente de qualquer montante arrecadado pela Concessionária a título de Receitas Extraordinárias, exceto indiretamente, em caso de eventual utilização do Saldo da Concessão para fins de modicidade tarifária, nos termos da cláusula 19.9.3 (iii)?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

24. Anexo 22 - Cronograma 2.0

A partir do item 13 e até o item 18 do cronograma, as datas retroagem para Janeiro de 2024. Estamos entendendo que é um erro de digitação e para continuidade do processo, devemos considerar 2025. Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. O cronograma do anexo 22 será corrigido.

25. (i) PER – Vol. I (ii) PER – Vol. II 3.2.2 Obras de melhoria A. Travessias Urbanas Tabelas 9 e 10 (iii) MEF Federais CN1 (20240805) VLR_Referência - Fator D Novo Aba "input.capex"

Foram identificados no documento (ii) 12 segmentos de Travessia Urbana, sendo 3 na BR-452 e 9 na BR-060, totalizando 34.647 m. Analisando a composição do MEF (iii), não identificamos verba na composição para estas obras, assim como não é informado detalhadamente no documento (i) qual é o escopo/parâmetros para estes serviços em cada etapa da concessão e datas de entrega. Nesse contexto, pergunta-se: qual o ano de conclusão de cada travessia indicada?

Respostas: O entendimento não está correto. O termo "travessia urbana" presente nos documentos PER se refere aos trechos da concessão que passam por meios urbanos e não a obras a serem realizadas. Por isso não é especificado ano de conclusão. Esta definição no Volume II é importante pois são exigidos parâmetros específicos para estas áreas em outras partes dos PER Volume I e II.

26. (i) PER – Vol. I (ii) PER – Vol. II 3.2.2 Obras de melhoria A. Travessias Urbanas Tabelas 9 e 10 (iii) MEF Federais CN1 (20240805) VLR_Referência - Fator D Novo Aba "input.capex"

Foram identificados no documento (ii) 12 segmentos de Travessia Urbana, sendo 3 na BR-452 e 9 na BR-060, totalizando 34.647 m. Analisando a composição do MEF (iii), não identificamos verba na composição para estas obras, assim como não é informado detalhadamente no documento (i) qual é o escopo/parâmetros para estes serviços em cada etapa da concessão e datas de entrega. Solicita-se a tabela de parâmetros de desempenho para a entrega das travessias urbanas.

Respostas: O entendimento não está correto. O termo "travessia urbana" presente nos documentos PER se refere aos trechos da concessão que passam por meios urbanos e não a obras a serem realizadas. Por isso não é especificado ano de conclusão. Esta definição no Volume II é importante pois são exigidos parâmetros específicos para estas áreas em outras partes dos PER Volume I e II.

27. (i) PER – Vol. I (ii) PER – Vol. II 3.2.2 Obras de melhoria A. Travessias Urbanas Tabelas 9 e 10 (iii) MEF Federais CN1 (20240805) VLR_Referência - Fator D Novo Aba "input.capex"

Foram identificados no documento (ii) 12 segmentos de Travessia Urbana, sendo 3 na BR-452 e 9 na BR-060, totalizando 34.647 m. Analisando a composição do MEF (iii), não identificamos verba na composição para estas obras, assim como não é informado detalhadamente no documento (i) qual é o escopo/parâmetros para estes serviços em cada etapa da concessão e datas de entrega. Pedimos indicar a qual item de planilha CAPEX representa este custo.

Respostas: O entendimento não está correto. O termo "travessia urbana" presente nos documentos PER se refere aos trechos da concessão que passam por meios urbanos e não a obras a serem realizadas. Por isso não é especificado ano de conclusão. Esta definição no Volume II é importante pois são exigidos parâmetros específicos para estas áreas em outras partes dos PER Volume I e II.

28. PER Vol. II - APÊNDICE G: DISPOSITIVO ESPECIAL

A interseção das BR-060/452 tem características indicadas para funcionamento. No entanto, há intenso fluxo de carretas no sentido Itumbiara/Jataí, fluxo este que não receberá melhorias. Caso seja demonstrada necessidade de melhoria neste fluxo através da inclusão de novo viaduto haverá instauração de procedimento de reequilíbrio econômico-financeiro?

Respostas: Eventuais "inclusões ou alterações de obras e serviços que tenham comprovada repercussão sobre os investimentos e custos de responsabilidade da Concessionária implicarão a correspondente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato", conforme estabelece a subcláusula 8.1.10, (i) do Contrato. Logo, caso a inclusão de "novo viaduto" importe em repercussões sobre os investimentos e custos de responsabilidade da contratada e seja formalizada mediante termo aditivo, conforme a subcláusula 8.1.11, ensejará o processamento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da concessionária.

Vale ressaltar, porém, que, ao abordar as Obras de Melhorias, o Volume I do PER, no capítulo 3.2.2, estabelece que "alterações de tipo de dispositivo ou sua localização serão previamente solicitados à ANTT para análise, e sua aprovação não ensejará reequilíbrio econômico-financeiro". Sendo assim, em hipóteses de mera alteração de tipo de dispositivo ou de sua localização, não será considerado que houve inclusão ou alteração de obras e serviços e que a concessionária fará jus a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

29. (i) Q_Melhorias_CN1 (20240805) (ii) MEF Federais CN1 (20240805) VLR_Referência - Fator D Novo (iii) Tomo VI - Programa de Investimentos - CN.1 (20240805)

Durante a análise do material disponibilizado no Data Room, verificamos que o arquivo (i), aba "DUP-CAN-XXX-PAV I", o qual dá origem aos valores paramétricos expressos no MEF (ii), não se encontra em conformidade com os parâmetros indicados no Tomo VI (iii), no que diz respeito ao item de área da pista de rolamento por km, sendo considerado no (i) 7.000,00 m²/km (entende-se duas pistas de 3,50m). No entanto, seguindo o (iii) deveríamos possuir 7.200,00 m²/km (isto é, duas pistas de 3,60m, conforme documento). Dessa forma, solicitamos esclarecer qual o parâmetro de projeto correto a ser adotado: 3,50m conforme planilha origem do MEF, ou 3,60m, conforme TOMO VI e demais manuais que tratam do assunto?

Respostas: A solução a ser adotada será definida pela Concessionária, que deverá atender a todos os parâmetros descritos no PER, que estabelece a largura mínima para faixas de rolamento novas em 3,60 m.

Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto são meramente referenciais. Como consta no item 2.5.1. do Edital, "As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária".

30. (i) Q_Melhorias_CN1 (20240805) (ii) MEF Federais CN1 (20240805) VLR_Referência - Fator D Novo (iii) Tomo VI - Programa de Investimentos - CN.1 (20240805)

Durante a análise do material disponibilizado no Data Room, verificamos que o arquivo (i), aba "DUP-CAN-XXX-PAV I", o qual dá origem aos valores paramétricos expressos no MEF (ii), não se encontra em conformidade com os parâmetros indicados no Tomo VI (iii), no que diz respeito ao item Faixa de segurança, onde no (i) a mesma não está presente nos quantitativos por km, porém, no (iii), é informado a necessidade de ao menos 0,60m de largura para esta, em conformidade com as normas e manuais vigentes. Dessa forma, solicitamos esclarecer qual o parâmetro de projeto correto a ser adotado: 0,00m conforme planilha origem do MEF, ou 0,60m, conforme TOMO VI e demais manuais que tratam do assunto?

Respostas: A solução a ser adotada será definida pela Concessionária, que deverá atender a todos os parâmetros descritos no PER, que estabelece a largura das faixas de segurança novas igual a 0,60 m.

Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto são meramente referenciais. Como consta no item 2.5.1. do Edital, "As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária".

31. (i) Q_Melhorias_CN1 (20240805) (ii) MEF Federais CN1 (20240805) VLR_Referência - Fator D Novo

Durante a análise do material disponibilizado no Data Room, verificamos que o arquivo (i), aba "DUP-CAN-XXX-PAV I", o qual dá origem aos valores paramétricos expressos no MEF (ii), encontra-se com quantidade deficientes quanto ao volume de Compactação de aterro indicado por km. Nota-se que é indicado a "Carga, manobra e descarga" do material para aterro, no entanto, não é apresentado seu volume no item "Compactação de aterros a 100% do Proctor normal". Solicita-se esclarecimento ou ajuste dos documentos (i) e (ii).

Respostas: O estudo não possui levantamento topográfico e nem levantamentos geotécnicos que permitem determinar a qualidade e quantidade do material que deverá ser escavado/aterrado. Nesse sentido, os cálculos são paramétricos, mas com custos unitários similares aos de obras já realizadas. Ressalta-se que a solução a ser adotada será definida pela Concessionária, que deverá atender a todos os parâmetros descritos no PER.

Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto são meramente referenciais. Como consta no item 2.5.1. do Edital, "As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária".

32. (i) Q_Melhorias_CN1 (20240805) (ii) MEF Federais CN1 (20240805) VLR_Referência - Fator D Novo (iii) Tomo VI - Programa de Investimentos - CN.1 (20240805)

Durante a análise do material disponibilizado no Data Room, verificamos que o arquivo (i), aba "3FA-XXX-XXX-PAV I", o qual dá origem aos valores paramétricos expressos no MEF (ii), não se encontra em conformidade com os parâmetros indicados no Tomo VI (iii), no que diz respeito ao item Acostamento, sendo considerado no (i) 847,84 m²/km (entende-se 85% de uma pista de 1,0m), no entanto, seguindo o (iii), assim como as considerações de taper indicadas, deveríamos possuir 1.020,00 m²/km (Entende-se 85% de uma pista de 1,20m, conforme documento). Dessa forma, solicitamos esclarecer qual o parâmetro de projeto correto a ser adotado, 1,00m conforme planilha origem do MEF, ou 1,20m, conforme TOMO VI e demais manuais que tratam do assunto, conforme TOMO VI e demais manuais que tratam do assunto.

Respostas: A solução a ser adotada será definida pela Concessionária, que deverá atender a todos os parâmetros descritos no PER, no item 3.2.8.1.

Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto são meramente referenciais. Como consta no item 2.5.1. do Edital, "As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente.

33. (i) Vol 3 - Eng II - Tomo I - Cadastro Ger

Considerando os cadastros disponibilizados no edital, no item (i), entendemos que as informações disponibilizadas nestes serão vinculantes ao PER e MEF. Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento não está correto.

Esclarece-se que deve se cumprir o que está preconizado no Edital, Contrato e PER. Todavia, 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.

34. (i) Vol 3 - Eng II - Tomo I - Cadastro Ger

Entendemos que itens eventualmente identificados nas rodovias objetos do PER, Lote CN-1, os quais não constam nos cadastros disponibilizados no item (i), serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro quanto à sua adequação e conservação.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento não está correto.

Esclarece-se que deve se cumprir o que está preconizado no Edital, Contrato e PER. Todavia, 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.

35. (i) Q_Melhorias_CN1 (20240805) (ii) MEF Federais CN1 (20240805) VLR_Referência - Fator D Novo

Durante a análise do material disponibilizado no Data Room, verificamos que o arquivo (i), aba "MAR-IMP-XXX-PAV I", o qual da origem aos valores paramétricos expressos no MEF (ii), encontra-se com quantidade deficientes quanto ao volume de Compactação de aterro indicado por km.

Nota-se que é indicado a "Carga, manobra e descarga" do material para aterro, no entanto, não é apresentado seu volume no item "Compactação de aterros a 100% do Proctor normal". Solicita-se esclarecimento ou ajuste dos documentos (i) e (ii).

Respostas: O estudo não possui levantamento topográfico e nem levantamentos geotécnicos que permitem determinar a qualidade e quantidade do material que deverá ser escavado/aterrado. Nesse sentido, os cálculos são paramétricos, mas com custos unitários similares aos de obras já realizadas. Ressalta-se que a solução a ser adotada será definida pela Concessionária, que deverá atender a todos os parâmetros descritos no PER.

Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto são meramente referenciais. Como consta no item 2.5.1. do Edital, "As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da

responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária".

36. (i) Q_Melhorias_CN1 (20240805) (ii) MEF Federais CN1 (20240805) VLR_Referência - Fator D Novo

Durante a análise do material disponibilizado no Data Room, verificamos que o arquivo (i), aba "3FA-XXX-XXX-PAV I", o qual dá origem aos valores paramétricos expressos no MEF (ii), encontra-se com quantidade deficientes quanto ao volume de Compactação de aterro indicado por km.

Nota-se que é indicado a "Carga, manobra e descarga" do material para aterro, no entanto, não é apresentado seu volume no item "Compactação de aterros a 100% do Proctor normal". Solicita-se esclarecimento ou ajuste dos documentos (i) e (ii).

Respostas: O estudo não possui levantamento topográfico e nem levantamentos geotécnicos que permitem determinar a qualidade e quantidade do material que deverá ser escavado/aterrado. Nesse sentido, os cálculos são paramétricos, mas com custos unitários similares aos de obras já realizadas. Ressalta-se que a solução a ser adotada será definida pela Concessionária, que deverá atender a todos os parâmetros descritos no PER.

Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto são meramente referenciais. Como consta no item 2.5.1. do Edital, "As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária".

37. (i) Q_Melhorias_CN1 (20240805) (ii) Pavimento_e_Quantitativos_Betuminosos_CN1 (20240805) (iii) MEF Federais CN1 (20240805) VLR_Referência - Fator D Novo

Durante a análise dos materiais disponibilizados no Data Room, verificamos que não foi previsto na composição dos custos paramétricos do documento (i), nas abas de duplicação, 3ª Faixa, Faixa adicional, dispositivos e demais obras, a aplicação de Camada de Imprimação/Impermeabilização, aplicando-se asfalto diluído CM-30 ou outro equivalente. Considerando as boas práticas dos manuais nacionais de pavimentação, os custos paramétricos presentes nos documentos (i) e (iii) deveriam considerar esta aplicação. Solicitamos esclarecimentos sobre a ausência desta camada ou ajuste nos documentos de forma a contemplar a mesma.

Respostas: Como consta no item 2.5.1. do Edital, "As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária".

38. (i) Q_Melhorias_CN1 (20240805) (ii) MEF Federais CN1 (20240805) VLR_Referência - Fator D Novo

As especificações de serviço DNIT referentes a terraplenagem, citando-se DNIT 108/2009-ES e DNIT 106/2009-ES estabelecem os critérios de compactação de camadas finais de terraplenagem. No entanto, na parametrização adotada para o documento (i), não foram identificadas quantidades que atendam estes critérios.

Solicita-se esclarecimento sobre esta ausência ou inclusão destes serviços na modelagem.

Respostas: Esclarece-se que, conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente, incluindo o MEF, não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial, devendo todos os parâmetros do PER serem atendidos. 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.

39. Contrato de Concessão, 22.6.3

Está correto o entendimento de que os custos e investimentos para cumprir as condicionantes da licença incluem os custos de eventuais compensações ambientais determinadas pelo órgão ambiental para obtenção da licença?

Respostas: Os custos para compensações ambientais foram inclusos nos custos e investimentos para o cumprimento das condicionantes, com risco compartilhado nos termos da subcláusula 22.6.3.

40. Contrato de Concessão, 23.6.3

A eventual inexecução de investimentos de implantação ou de não atendimento de parâmetros de desempenho decorrentes do trecho implantado, refere-se apenas à “inclusão de obras e serviços no escopo do Contrato”, nos termos da Cláusula 23.6.1, correto? Esse entendimento se baseia no fato de que eventual inexecução de investimentos de implantação ou de não atendimento de parâmetros de desempenho já previstos no PER possuem uma dinâmica própria de recomposição.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

41. Anexo 5 do Contrato de Concessão, 3.9

A Cláusula 3.9 do Anexo 5 da minuta do Contrato de Concessão estabelece que “O percentual relativo ao Acréscimo de Reequilíbrio – Fator E incidirá diretamente sobre a Tarifa de Pedágio, na forma da cláusula 19 do Contrato”. Está correto o entendimento de que, conforme estabelecido ao longo do contrato, o Fator E será aplicado como um redutor do percentual de Recursos Vinculados, conforme fórmula constante da cláusula 12.3 do Contrato de Concessão?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. O percentual relativo ao Acréscimo de Reequilíbrio – Fator E incidirá conforme subcláusula 12.3 do Contrato.

42. Anexo 5 do Contrato de Concessão, 4.3

Onde se lê “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”,

deve-se entender “corresponderá ao ano efetivo de conclusão” e não “corresponderá ao ano previsto de conclusão”, correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

43. Anexo 6 do Contrato de Concessão, 1.3.5

Tendo em vista a discussão da reforma tributária, o Fator C poderá ser utilizado tanto em caso de alteração das alíquotas de ISSQN, PIS e COFINS, quanto em caso de alteração desses impostos/contribuições por novos impostos/contribuições, correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto considerando a alocação de risco prevista na subcláusula 22.3.2 do Contrato: "O Poder Concedente assume a responsabilidade pelos riscos decorrentes da criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais, desde que seu impacto direto na Concessão seja comprovado, com exceção da legislação referente ao imposto sobre a renda". Contudo, embora sendo possível a aplicação do fator C, o meio de recomposição será definido diante do caso concreto considerando a sustentabilidade econômico-financeira da concessão e a magnitude dos impactos.

44. Anexo 15 do Contrato de Concessão, 2.5.1

Nas hipóteses previstas na subcláusula, para fins de cálculo do percentual concluído, a obra ou intervenção será considerada como concluída (ou seja, aumentando o numerador) ou a obra ou intervenção será desconsiderada do cálculo do percentual (ou seja, diminuindo o numerador)?

Respostas: Conforme subcláusula 2.5.1: "Na hipótese de (a) a ANTT promover ou autorizar a supressão de obra ou intervenção prevista no PER, ou (b) inexecução, pela Concessionária, em decorrência da materialização de risco alocado ao Poder Concedente, não haverá qualquer prejuízo à aplicação do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo". Assim, nas hipóteses elencadas a obra ou intervenção será desconsiderada do cálculo (numerador e denominador).

45. Anexo 15 do Contrato de Concessão, 3.2

Na definição do “RTUDMt”, poderiam por favor confirmar que o trecho “Saldo de Compensação, considerando a tributação aplicável de forma a manter as compensações em favor do Poder Concedente e da Concessionária simétricas” refere-se a definição do “Compensação UDMt”?

Respostas: Conforme subcláusula 3.3 do Anexo 15, o resultado da fórmula da subcláusula 3.2 compõe o Saldo de Compensação a cada apuração anual. A legenda será revisada.

Protocolo 50505.128692/2024-22

Recebido em 04 de outubro de 2024 – 19:35:01

1. PER Volume II 3.2.1 OBRAS DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE

Analisando o item 3.2.1 Obras de Ampliação de Capacidade Está prevista a implantação de faixa adicional em pista dupla, conforme tabela 6 abaixo.

B. Faixas adicionais em pista dupla

As intervenções para implantação de faixas adicionais em pista dupla na BR-060/GO, deverão ser implantadas de acordo com as localizações, sentidos e prazos dispostos na tabela a seguir:

Tabela 6 – Faixas Adicionais Pista Dupla BR-060/GO

Rodovia	SNV	SNV (07/2020)		PROJETO		Ext. (km)	Coordenadas (Inicial)		Coordenadas (Final)		Ano de conclusão
		Km inicial	Km final	Km inicial	Km final		Latitude	Longitude	Latitude	Longitude	
BR-060/GO	060BGO0152	164,000	174,000	5164,062	5174,062	10,000 *	16°42'44.32"S	49°21'24.91"O	16°45'20.79"S	49°26'18.48"O	5º ano

(*) A extensão está expressa por sentido da rodovia. A implantação será em ambos os sentidos.

No local especificado na tabela, a seção atual da rodovia apresenta 3 faixas de rolamento sem acostamento, nos dois sentidos de tráfego. Por outro lado, o PER vol I – item 3.2.8.1 Características Geométricas da Rodovia, especifica em seu item a) sub-item i) que a Concessionária dever “adequar as pistas existentes conforme tabela a seguir “:

Medidas mínimas para pistas existentes	
Seção Transversal	Largura mínima (m)
Faixa de rolamento	3,5
Acostamento externo*	2,0
Acostamento interno	0,6

* Exclusivamente para pistas do tipo FAPS existentes e novas, será admitida a largura para o acostamento externo de 1,20m. Essa possibilidade vale para apenas um dos sentidos do tráfego.

Também, no Anexo 13 do Contrato na Tabela 2 - PTH - Pesos dos Trechos Homogêneos específicos associados a cada praça de pedágio, definiu nesse mesmo segmento:

Praça		TH	Sit. Atual	Sit. Final
Acreúna / Santo Antônio da Barra	P24_GO1	060BGO0235	2	2
	P24_GO1	060BGO0250	2	2
	P24_GO1	060BGO0255	2	2
Acreúna / Jandaia / Paraúna	P25_GO1	060BGO0230	2	2
	P26_GO1	060BGO0170	2	2
Indiara / Cezarina	P26_GO1	060BGO0172	2	2
	P26_GO1	060BGO0190	2	2
	P26_GO1	060BGO0210	2	2
Abadia de Goiás	P27_GO1	060BGO0152#N	2	3

LEGENDA (Situação Inicial/Situação Final)

1: Pista Simples

1,5: Pista Simples com uma Faixa Adicional

2: Pista Dupla

3: Pista Dupla com uma Faixa Adicional

4: Pista Dupla com duas Faixas Adicionais

Pergunta: Nosso entendimento é que na BR060/GO segmento 060BGO0152 (km inicial 164,000 ao km final 174,000) caberá a Concessionária a situação final nesse segmento conforme Tabela 2 do Anexo 13 do Contrato, operar com pista dupla e uma faixa adicional, devendo ser implantado os acostamentos, em ambos os sentidos de tráfego. Está correto nosso entendimento? Eventualmente, necessite de esclarecimentos, favor detalhar.

Respostas: O entendimento está correto. O segmento 060BGO0152 (km inicial 164,000 ao km final 174,000) opera, atualmente, com 3 faixas, mas o que existe é, na verdade, uma adaptação do acostamento para funcionar como faixa de rolamento. Por isso, está prevista a implantação de uma faixa adicional no trecho. A situação final desse segmento será efetivamente de uma pista dupla com uma faixa adicional em cada sentido, além dos acostamentos, faixas de segurança e demais elementos exigidos pelo PER.

2. PER Volume I 3.1.1 Pavimento - Padrão A e Padrão B

O Manual de procedimentos de assunção da rodovia, de fiscalização de trabalhos iniciais e de autorização para início da cobrança da tarifa de pedágio no âmbito dos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária da ANTT (abril 2022) determina na sua página 25 que: “O desnível entre pista e acostamento que superar o limite métrico exigido no contrato de concessão deverá ser adequado pela concessionária, não se admitindo a adoção de “cunha” como solução de engenharia.” Por isso, favor confirmar essa restrição técnica do manual da ANTT, deverá ser observado pelo Concessionário?

Respostas: O entendimento está correto. Não será permitida a utilização da técnica de "cunha" para solucionar questões de degraus nos acostamentos.

No entanto, ressalta-se que os padrões de desempenho do PER devem ser integralmente respeitados pela concessionária.

3. PER Volume I

O PER inclui o segmento da BR-060/GO entre o Km 381,1 e o Km 393,6, em Rio Verde, com 12,5 km de extensão, que não é incluído nos arquivos do MEF/CAPEX. O MEF/CAPEX define na planilha “Imput.TCP” os segmentos da tabela reproduzida abaixo, com a BR060/GO com final no Km 381,1, não contendo o segmento do Km 381,1 ao Km 393,6.

BLOCO	Rodovia	SH	KMI	KMF	Extensão base	Extensão homog.	Fator de escala	# Faixas	# Faixas '	Ano obra	Praça	Cobertura da praça	Cobertura da praça'	Id segmento/pPraça
CN	BR060	060BGO0152#N	164,00	174,00	10,00	10,00	100%	2	2	0	P27_G01	P27_G01	P27_G01	1P27_G01
CN	BR060	060BGO0152#S	174,00	189,30	15,30	15,30	100%	2	2	0	P27_G01	P27_G01	P27_G01	2P27_G01
CN	BR060	060BGO0170	189,30	210,80	21,50	21,50	100%	2	2	0		P26_G01	P26_G01	1P26_G01
CN	BR060	060BGO0172	210,80	219,30	8,50	8,50	100%	2	2	0		P26_G01	P26_G01	2P26_G01
CN	BR060	060BGO0190	219,30	226,60	7,30	7,30	100%	2	2	0		P26_G01	P26_G01	3P26_G01
CN	BR060	060BGO0210	226,60	252,70	26,10	26,10	100%	2	2	0	P26_G01	P26_G01	P26_G01	4P26_G01
CN	BR060	060BGO0230	252,70	304,40	51,70	51,70	100%	2	2	0	P25_G01	P25_G01	P25_G01	1P25_G01
CN	BR060	060BGO0235	304,40	328,00	23,60	23,60	100%	2	2	0	P24_G01	P24_G01	P24_G01	1P24_G01
CN	BR060	060BGO0250	328,00	349,90	21,90	21,90	100%	2	2	0		P24_G01	P24_G01	2P24_G01
CN	BR060	060BGO0255	349,90	381,10	31,20	31,20	100%	2	2	0		P24_G01	P24_G01	3P24_G01
CN	BR452	452BGO0010	0,00	39,00	39,00	39,00	100%	1	1	0		P28_G02	P28_G02	1P28_G02
CN	BR452	452BGO0011	39,00	40,90	1,90	1,90	100%	1	1	0		P28_G02	P28_G02	2P28_G02
CN	BR452	452BGO0012	40,90	47,80	6,90	6,90	100%	1	2	2026	P28_G02	P28_G02	P28_G02	3P28_G02
CN	BR452	452BGO0030	47,80	65,10	17,30	17,30	100%	1	1	0		P28_G02	P28_G02	4P28_G02
CN	BR452	452BGO0032	65,10	79,20	14,10	14,10	100%	1	1	0		P29_G02	P29_G02	1P29_G02
CN	BR452	452BGO0033	79,20	83,30	4,10	4,10	100%	1	1	0		P29_G02	P29_G02	2P29_G02
CN	BR452	452BGO0034	83,30	87,70	4,40	4,40	100%	1	1	0		P29_G02	P29_G02	3P29_G02
CN	BR452	452BGO0036	87,70	134,70	47,00	47,00	100%	1	1	0	P29_G02	P29_G02	P29_G02	4P29_G02
CN	BR452	452BGO0040	134,70	139,10	4,40	4,40	100%	1	1	0		P30_G02	P30_G02	1P30_G02
CN	BR452	452BGO0050	139,10	181,10	42,00	42,00	100%	1	1	0	P30_G02	P30_G02	P30_G02	2P30_G02
CN	BR452	452BGO0060	181,10	187,60	6,50	6,50	100%	1	2	2027		P30_G02	P30_G02	3P30_G02
CN	BR452	452BGO0070	187,60	196,60	9,00	9,00	100%	1	1	0		P30_G02	P30_G02	4P30_G02
CN	BR060	ContGoiania1	0,00	14,00	14,00	14,00	100%	0	2	2029				
CN	BR060	ContGoiania2	14,00	39,00	25,00	25,00	100%	0	2	2029				

Solicitamos esclarecer se o nosso entendimento está correto: o lote CN-1 inclui o segmento da BR-060/GO entre o Km 381,1 e o Km 393,6, em Rio Verde, com 12,5 km de extensão, mesmo não estando incluído nos arquivos do MEF/CAPEX.

Respostas: O entendimento está correto. O PER Volume II engloba o trecho citado na concessão e este deve ser seguido. Cabe destacar também que os segmentos mencionados estão presentes no MEF e os trechos fazem parte da concessão, porém conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante à Concessionária, sendo meramente referencial.

4. PER Volume I

O PER no Volume I permite para o Padrão B aplicável à Rodovia BR-452/GO que a fase de trabalhos iniciais se estenda até o 24º mês, no final do Ano 2 de concessão.

Solicitamos esclarecer: apesar dos trabalhos iniciais para o Padrão B aplicável à Rodovia BR-452/GO permitir que a fase de trabalhos iniciais se estenda até o 24º mês, no final do Ano 2, a cobrança de pedágio nas praças da BR-452/GO poderá ser iniciada ao final do Ano 1?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Nem todas as metas de Trabalhos Iniciais referentes ao Padrão B são de 24 meses. É possível o início de cobrança nas novas praças de pedágio antes dos 24 meses, desde que atendidos os requisitos da subcláusula 19.1 do Contrato.

5. PER Volume I

O PER no Volume I exige para o Padrão A aplicável à BR-060/GO IRI máximo de 3,0 m/km ao final dos trabalhos iniciais no 12º mês do Ano 1. Mas os Editais anteriores exigem GO IRI máximo de 4,0 m/km ao final dos trabalhos iniciais no 12º mês do Ano 1, e no passado os editais exigiam nesta fase inicial IRI máximo de 3,5 m/km.

Solicitamos esclarecer: para o Padrão A aplicável à BR-060/GO o IRI máximo ao final dos trabalhos iniciais no 12º mês do Ano 1 deverá ser de 3,0 m/km?

Respostas: O entendimento não está correto.

A Frente de Serviços Estruturais (item 3.1 do Volume I), que corresponde à Frente de Recuperação e Manutenção (item 3.1 do Volume II), possui padrão B para ambas as rodovias (BR-060 e BR-452), conforme o PER Volume II, item 3.1.

6. No PER VOLUME 1 item 3.3.6

Em estudo no volume 1 do PER, item 3.3.6 Canteiro Central e Faixa de Domínio, é mencionada a obrigação da Concessionária em realizar a roçada, capina e poda e remoção do material resultante, em toda extensão e largura da faixa de domínio da rodovia (incluindo canteiro central), no mínimo uma vez por ano. Após a Concessionária assumir a rodovia, qual o prazo para execução desse serviço?

Respostas: A frente de Conservação (item 3.3 do PER Volume I) tem seu período definido como "inicia-se na data de assunção do Sistema Rodoviário e estende-se até o final da concessão". Além disso, cabe destacar que o referido item 3.3.6 tem uma complementação "(...) conforme cronograma de serviço previamente apresentado à fiscalização". E este cronograma se baseará no atendimento aos parâmetros do item 3.1.6 do PER Volume I.

7. No Contrato item 4.2.3

Analizando o Contrato no item 4.2.3 Eventuais obras do Poder Concedente, cujos contratos estejam em vigor quando da publicação do Edital e não sejam concluídas até a assinatura do Contrato, deverão ser assumidas pela Concessionária na Data da Assunção e concluídas em prazo a ser pactuado com a ANTT, sem direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

(i) Os trechos que estiverem nessa situação deverão constar do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens a ser firmado na Data da Assunção. Considerando que não há contratos disponibilizados nos documentos do edital, entendemos que não existem contratos em vigor neste lote. Está correto nosso entendimento?

Respostas: Os contratos vigentes são públicos e podem ser obtidos diretamente junto ao DNIT. A Proponente deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos dos itens 2.5 a 2.8 do Edital.

8. No contrato item 5.6; 5.6.1; 5.6.2; 5.6.3; 5.6.4

Analizando o Contrato descreve nos itens 5.6 O cumprimento das condicionantes existentes de que trata a subcláusula 5.1.3 contempla inclusive toda e qualquer obrigação derivada do processo de licenciamento ambiental realizada no Sistema Rodoviário previamente à Data da Assunção.

Descreve nos subitens 5.6.1 A Concessionária sucederá o operador anterior quanto ao processo de licenciamento ambiental existente, assumindo todas as condicionantes e quaisquer outras obrigações relativas ao Sistema Rodoviário, independentemente de pendências no seu cumprimento prévio.

5.6.2 As licenças e autorizações ambientais existentes relativas ao Sistema Rodoviário deverão ser transferidas para a Concessionária nos termos e prazos da subcláusula 5.2, assumindo todas as obrigações decorrentes.

5.6.3 A Concessionária deverá cumprir as condicionantes conforme definido no processo de licenciamento ambiental e decisões judiciais relacionadas, inclusive por meio de obrigações de fazer ou de pagar.

5.6.4 Todos os dispêndios relativos ao cumprimento das condicionantes ambientais existentes quando da Data da Assunção passarão a ser de responsabilidade da Concessionária, inclusive eventuais dispêndios adicionais que possam ser exigidos em função de renovações ou da alteração das condicionantes constantes das licenças e autorizações ambientais existentes, nos termos da subcláusula 5.1.3.

Diante disso solicitamos que seja disponibilizado a relação de obrigações atualmente existentes com relação a exigência deste item.

Respostas: As informações sobre os processos de licenciamento ambiental, tais como as condicionantes das licenças e autorizações vigentes, constam no Tomo II – Estudos Ambientais. Ressaltamos que as informações relativas às licenças e autorizações ambientais são de domínio público, sendo disponibilizadas pelos órgãos ambientais competentes seguindo os princípios da administração pública de transparência e publicidade de tais atos. Contudo, foram disponibilizados arquivos referentes aos estudos socioambientais e às licenças ambientais, dentre os arquivos sobre os estudos de viabilidade, no site da ANTT referente à publicação do Edital, sem prejuízo da obrigação de a Proponente interessada em proceder seus próprios levantamentos quanto à condição das licenças ambientais necessárias. Lembramos que a Concessionária deverá realizar os

seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos do item 2.5 e 2.6 do Edital.

9. No contrato item 5.6.5; 5.6.6; 5.6.7; 5.4

Analizando o Contrato nos subitens 5.6.5 descreve que Após concluída a transferência de titularidade de que trata a subcláusula 5.2, e em função de alterações de projetos em relação àqueles utilizados no licenciamento existente, poderá a Concessionária, após consultar o órgão ambiental competente e observar o devido rito, optar pela solicitação de revisão da licença com base no novo projeto, quando aplicável, ou abertura de processo para obtenção de novas licenças e autorizações, em detrimento das licenças e autorizações ambientais existentes, assim como dos Termos de Compromisso de Regularização Ambiental e/ou Licenças de Operação.

5.6.6 Ao adotar uma das opções previstas na subcláusula 5.6.5, a Concessionária deverá cumprir as condicionantes conforme definido no processo de licenciamento ambiental novo ou revisado, e fica dispensada das condicionantes que forem dadas como atendidas ou identificadas como desnecessárias no novo contexto do licenciamento, pelo Órgão Licenciador.

5.6.7 Ao adotar uma das opções previstas na subcláusula 5.6.5, a Concessionária deixa de fazer jus à dispensa de aplicação de penalidades tratada na subcláusula 5.4.

5.4 O atraso na obtenção de licenças e autorizações ambientais para o qual a Concessionária não tenha contribuído não poderá ensejar a aplicação de penalidades relacionadas à execução das obras correspondentes, sem prejuízo da aplicação do Desconto de Reequilíbrio. Considerando que em quaisquer itens citados acima está claro que poderão ocorrer atrasos dos órgãos ambientais, não por culpa da futura Concessionária, neste caso entendemos que caso ocorra algum atraso por motivos alheios a Concessionária não poderá ser penalizada. Está correto nosso entendimento?

Em tempo, no Vol 3 – Engenharia \ Tomo II - Estudos Ambientais \ Tomo IIa e Anexos, consta uma relação com indicações das licenças ambientais, favor fornecer todas as cópias das licenças ambientais.

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Com relação às penalidades referentes ao atraso de licenças e autorizações ambientais, deve-se observar a subcláusula 5.4 do Contrato, bem como a subcláusula 5.6.7. Em relação às informações sobre os processos de licenciamento ambiental, tais como as condicionantes das licenças e autorizações vigentes que constam no Estudo de engenharia – Tomo II – Estudos ambientais, ressaltamos que as informações relativas as licenças e autorizações ambientais são de domínio público, sendo disponibilizadas pelos órgãos ambientais competentes seguindo os princípios da administração pública de transparência e publicidade de tais atos. Contudo, foram disponibilizados arquivos referentes aos estudos socioambientais e às licenças ambientais, dentre os arquivos sobre os estudos de viabilidade, no site da ANTT referente à publicação do Edital, sem prejuízo da obrigação de a Proponente interessada em proceder aos seus próprios levantamentos acerca da condição das licenças ambientais necessárias. Lembramos que a Concessionária deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos do item 2.5 e 2.6 do Edital.

10. No contrato item 8.1.6

No item 8.1.6 descreve 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, poderão ser mantidos na forma contratada e executados durante a vigência da Concessão. Diante

disso questionamos se existe contratos em andamento na extensão da rodovia que está sendo leiloadada. Caso existe favor nos disponibilizar a relação destes contratos antes da licitação.

Respostas: Os contratos vigentes são públicos e podem ser obtidos diretamente junto ao DNIT. A Proponente deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos dos itens 2.5 a 2.8 do Edital.

11. No contrato item 12.3.2; 12.3.3

Analisando o contrato descreve nos itens 12.3.2 Caso a alíquota resultante da aplicação da fórmula constante do item 0 da subcláusula 12.3 seja negativa, o seu valor será deduzido da alíquota de que trata a subcláusula 12.2.;

12.3.3 Caso a alíquota resultante da aplicação da dedução prevista na subcláusula 12.3.2 seja negativa, os efeitos deverão incidir diretamente sobre a Tarifa de Pedágio.

Solicitamos que seja revista a fórmula pois entendemos que tem um erro material nestes itens do contrato.

Respostas: A minuta do Contrato será corrigida quanto à referência cruzada.

12. No contrato item 4.2.3

Como será a definição de prazo para a execução das obras mencionadas no item 4.2.3? Poderiam confirmar que obras na situação serão claramente informadas aos proponentes de forma antecipada ao leilão?

Respostas: O prazo para a execução das obras mencionadas na cláusula 4.2.3 será definido em conjunto entre a Concessionária e a ANTT conforme estipulado no contrato. Os contratos vigentes são públicos e podem ser obtidos diretamente junto ao DNIT. A Proponente deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos dos itens 2.5 a 2.8 do Edital.

13. No contrato item 5.4

Analisando o item 5.4 O atraso na obtenção de licenças e autorizações ambientais para o qual a Concessionária não tenha contribuído não poderá ensejar a aplicação de penalidades relacionadas à execução das obras correspondentes, sem prejuízo da aplicação do Desconto de Reequilíbrio. Sendo assim entendemos que caso haja atraso na implantação das obras causado por atraso no licenciamento o Desconto de Reequilíbrio será aplicado. Poderiam confirmar?

Respostas: Sim, o desconto de reequilíbrio pode ser aplicado. O desconto de reequilíbrio não se confunde com as penalidades. Conforme subcláusula 23.5.4 (ii), o desconto de reequilíbrio é um mecanismo para reequilibrar o contrato, aplicado de forma automática, independentemente da aferição de culpa da Concessionária.

14. No contrato item 6.3.1

Poderiam confirmar que apenas 80% do custos de desapropriação que excederem o montante de R\$ 9.920.976,19 serão objeto de reequilíbrio?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. De fato, conforme subcláusula 6.3.3, será realizada a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro correspondente a 80% (oitenta por cento) do valor efetivamente aplicado que exceder o montante previsto na subcláusula 6.3.1. No entanto, ressalta-se que os custos a que se referem o referido reequilíbrio dizem respeito a todos os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos nas subcláusulas 6.1.1 e 6.2.1, e não apenas custos de desapropriação.

15. No contrato item 6.4

Podemos entender que os ganhos advindos da implantação de projetos de Interesse de Terceiros (conforme previsto no item 6.4) não precisarão ser compartilhados com o poder concedente?

Respostas: O tema Projeto de Interesse de Terceiro deve observar os procedimentos previsto da regulamentação da ANTT. Atualmente encontra-se regulamentado pela Resolução ANTT nº 6000/2022 e pela Resolução ANTT nº 6032/2023.

16. No contrato item 8.1.8

Com relação ao item 8.1.8, caso um terceiro possua responsabilidade contratual mas se recuse a readequar as interferências ou mesmo venha a demorar a removê-las poderá o concessionário realizar tal implantação podendo ser reequilibrado a seu favor da totalidade dos gastos comprovadamente envolvidos?

Respostas: Sim, poderá haver reequilíbrio, nos termos das subcláusulas 8.1.8 (ii) e 8.1.8 (iii).

17. No contrato item 8.1.9

Favor confirmar que o consumo de energia elétrica está vinculado exclusivamente com o sistema de iluminação da concessão (determinados no PER) e que outros custos e instalações de energia elétrica, tais quais sistemas de carregamento de carros elétricos, estão fora dessa obrigação.

Respostas: Conforme item 3.1.8 do PER, os custos de consumo de energia dos sistemas elétricos e de iluminação existentes dentro da faixa de domínio, relativos aos trechos previstos na Concessão, estarão a cargo da concessionária. Todavia, não será obrigação da Concessionária a manutenção de Unidades Operacionais ou delegacias da PRF, de acordo com a diretriz de Política Pública do Ministério dos Transportes.

18. No contrato item 8.1.12

Poderiam confirmar que as fases de recuperação e manutenção a qual o item 8.1.12 se refere e para a qual o certificado do Verificador será necessário, se encerraria no 5º ano e em linha com a previsão de conclusão da Frente de Serviços Estruturais conforme previsto no PER? Agradeço se puder esclarecer, caso a resposta seja negativa.

Respostas: O entendimento não está correto. Conforme tabelas de parâmetros de desempenho do PER, a fase de manutenção se estende até o final da concessão.

19. No contrato item 8.1.13

Poderiam confirmar que a Frente da Ampliação de Capacidade, Melhorias e Manutenção de Nível de Serviço a que o item 8.1.13 se refere, e para o qual o certificado anual do Verificador seria necessário se encerraria no 7º ano? Agradeço se puder esclarecer, caso a resposta seja negativa. Poderiam ainda esclarecer o que seria o certificado de inspeção e o que este deve conter? Para que o Verificador desempenhe seu papel, quais informações ele demandará da Concessionária?

Respostas: O entendimento não está correto. Deve-se observar os prazos detalhados no PER Volume II, bem como as diretrizes do item 3.2 do PER Volume I. Por exemplo, há obras que estão condicionadas ao atingimento de gatilhos volumétricos.

Conforme subcláusula 8.1.13 do Contrato, o certificado de inspeção tem por objeto a verificação de atendimento às especificações descritas no PER e aos requisitos de projeto.

A Concessionária deve fornecer todas as informações necessárias à essa verificação, bem como o Verificador deve atender à regulamentação da ANTT e ao Termo de Referência de sua contratação.

20. No contrato item 8.4.5

Poderiam nos confirmar que o percentual limite de 2,52% (conforme definido na cláusula 8.4.5) aplica-se sobre a Receita Bruta? Em caso negativo, por favor nos informar qual é a sua base de incidência. Favor confirmar ainda que qualquer execução do percentual de 2,52% mencionado será objeto de compensação em favor da concessionária via Fator E.

Acima de 2.52% por favor confirmar se o reequilíbrio será feito via fluxo de caixa marginal.

Respostas: Houve revisão do Contrato, com alteração do limite quantitativo (percentual) referente ao Estoque de Melhorias. Esse percentual se refere ao limite que o somatório dos percentuais das diferentes obras de melhorias, pré-fixados e constantes do Anexo 5, pode atingir. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dá apenas após utilização integral do Estoque de Melhorias, com eventual inclusão de obras de melhorias, nos termos da subcláusula 8.4.6.

21. No contrato item 8.4.7

Podemos entender que para fins da aplicação do reequilíbrio definido no item 8.4.7 poderão ser ressarcidos (via reequilíbrio) gastos com Despesas com assessoria jurídica, taxas e custas judiciais, despesas cartoriais, cadastro e laudo da propriedade, elaboração de DUP, taxas judiciais e honorários de qualquer natureza? Favor esclarecer.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Somente aqueles custos comprovadamente adicionais relacionados a desapropriação, regularização, desocupação ou condicionantes ambientais, em decorrência da execução de obras do Estoque de Melhorias.

22. No contrato item 8.6

Que parâmetros a ANTT utilizará para confirmar a vantajosidade ou não de eventual Contorno Alternativo, conforme previsto na cláusula 8.6?

Respostas: Conforme subcláusula 8.6.2, o contorno proposto pela Concessionária está condicionado à demonstração de vantajosidade, comparativamente à solução de travessia urbana, considerando inclusive custos referentes à restauração, manutenção, conservação e operação do trecho, conforme procedimento estabelecido no PER.

23. No contrato item 8.7.4

Entendemos que os custos relativos ao acompanhamento das obras supervenientes será incorporado ao processo de reequilíbrio?

Respostas: O entendimento não está correto. Conforme subcláusula 8.7.3, há recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nos casos excepcionais em que a Concessionária seja instada a realizar as Obras Supervenientes.

24. No contrato item 9.3

Com relação ao item 9.3 poderiam esclarecer quando se dará o pagamento do montante identificado neste item? Poderiam informar qual o valor máximo anual que poderá ser ressarcido a título de custo do Verificador? Agradeço se puderem esclarecer pois dada a dimensão total desse gasto é importante que possam dar visibilidade do montante máximo anual estimado a ser gasto, já que o impacto para a concessionária pode ser substancial.

Respostas: O valor constante na subcláusula 9.3 é uma previsão e está dimensionado para cobrir os 30 anos de contrato. Os valores definitivos serão definidos pela INFRA S.A. após contratação e serão integralmente reequilibrados na forma do contrato.

25. No contrato item 9.4.1.2

Com relação ao item 9.4.1.2 caso a totalidade do montante previsto na cláusula 9.3 não tenha sido utilizado até a primeira revisão ordinária o seu saldo não utilizado será objeto de reequilíbrio contratual? Poderiam confirmar?

Respostas: Sim, o entendimento está correto, conforme previsto na subcláusula 9.4.3, a recomposição se dará na Revisão Quinquenal.

26. No contrato item 11.1.2 (ii)

Poderiam confirmar que quando da aplicação do fator de ajuste do montante da garantia de fiel cumprimento (item 11.1.2 “ii”) se no 1º ano de implantação houver atraso IIA inferior a 10% a garantia de fiel cumprimento será majorada, conforme cálculo abaixo:

$$(1 - 0,05 \times (1 - 2)) = 105\%$$

$$(1 - 0,05 \times (2 - 2)) = 100\%$$

$$(1 - 0,05 \times (3 - 2)) = 95\%$$

$$(1 - 0,05 \times (4 - 2)) = 90\%$$

Respostas: O entendimento não está correto. A atualização será aplicada somente quando o IIA estiver desatualizado (abaixo de 10%) por um período mínimo de três anos anteriores à data de atualização do IRT. Dessa forma, a fórmula de atualização não se aplicará a períodos com menos de três anos de desatualização do IIA.

27. No contrato item 12.1

Prezados com relação ao item 12, e em particular com relação à criação das Contas da Concessão, poderiam confirmar que a sua criação se deve para facilitar o pagamento da concessionária de reequilíbrios em favor do governo?

Adicionalmente poderiam confirmar que os saldos dos recursos retidos, caso não sejam utilizados para compensações em favor do governo, serão repassados ao concessionário no término da concessão?

Respostas: O entendimento não está correto. As Contas da Concessão integram o Mecanismo de Contas, que tem como finalidade garantir a sustentabilidade econômico-financeira da Concessão, destinando-se a manter, com recursos financeiros oriundos da própria Concessão, nos termos do inciso "Ixi" do item 1.1.1 e item 13. A reversão dos valores residuais da Conta de Retenção e da Conta de Ajuste será para o Poder Concedente, ficando condicionada à quitação, pelo Poder Concedente, de indenização de qualquer natureza devida à Concessionária, conforme o cálculo do Ajuste Final de Resultados, nos termos das subcláusulas 13.11 e 13.12.

28. No contrato item 12.3.3

Com relação ao item 12.3.3 poderiam confirmar que se a alíquota for negativa em percentual inferior à -2% haverá majoração da tarifa de pedágio em favor da concessionária?

Poderiam nos esclarecer sobre qual fator será feito o ajuste na Tarifa de Pedágio nesse caso?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. O percentual será aplicado diretamente sobre a fórmula da tarifa de pedágio constante da subcláusula 19.7.4 no âmbito do "D".

29. No contrato item 13.2.1

Com relação ao item 13.2.1 haveria algum impedimento em se contratar mais do que uma instituição no papel de banco depositário? Por exemplo, eventualmente podemos contratar uma instituição para ser banco depositário das Contas da Concessão e outra instituição para ser banco depositário de contas a serem dadas em garantias aos financiadores de longo prazo.

Respostas: O mecanismo de contas tem como finalidade garantir a sustentabilidade econômico-financeira da Concessão, destinando-se a se manter com recursos financeiros oriundos da própria Concessão, de acordo com o item 13.1. Ademais, o conceito de Contas da Concessão, conforme subcláusula 1.1.1 (xxiii), inclui somente a Conta de Ajuste e a Conta de Retenção, e não a Conta de Livre Movimentação. Portanto, é vedado à Concessionária a utilização dos valores depositados nas Contas da Concessão, sendo estas a Conta de Ajuste e a Conta de Retenção, para lastrear a prestação de fiança, aval ou qualquer outra forma de garantia, como estabelecido no item 12.6. Desta forma, a escolha de outro banco pela concessionária para fins da Conta de Livre Movimentação e para garantia aos financiadores não perpassa pelas Contas da Concessão e, por isso, o banco não necessitaria ser o mesmo.

30. No contrato item 13.10.2

Com relação ao item 13.10.2, por não ser patrimônio do poder concedente, entendemos que o saldo nas contas da concessão se tornará patrimônio da concessionária ao término da concessão. Poderiam confirmar?

Respostas: O entendimento não está correto. As Contas da Concessão integram o Mecanismo de Contas, que tem como finalidade garantir a sustentabilidade econômico-financeira da Concessão, destinando-se a manter, com recursos financeiros oriundos da própria Concessão, nos termos do inciso "Ixi" do item 1.1.1 e item 13. A reversão dos valores residuais da Conta de Retenção e da

Conta de Ajuste será para o Poder Concedente, ficando condicionada à quitação, pelo Poder Concedente, de indenização de qualquer natureza devida à Concessionária, conforme o cálculo do Ajuste Final de Resultados, nos termos das subcláusulas 13.11 e 33.12.

31. No contrato item 15.14

15.14 A Concessionária será responsável pela identificação dos usuários 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:

- (i) fornecer as informações necessárias 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), provendo sistema de apoio ao processamento de infrações que permita a integração aos sistemas da ANTT e o preenchimento e lavratura eletrônicos da infração; e
 - (ii) arcar com os custos e providências relativas à postagem das infrações lavradas pela ANTT.
- Podemos entender que a postagem a que se refere o item 15.14 pode ser feita via correio eletrônico (e-mail)?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. A postagem das infrações lavradas pela ANTT serão feitas via postal e os custos referentes a essas postagem como as notificações de infração e das notificações de penalidade por infrações de trânsito por excesso de velocidade são de responsabilidade da Concessionária.

32. No contrato item 17.1

De acordo com o item 17.1 o valor definido neste item deverá ser destinado anualmente. Podemos entender que o valor mencionado poderá ser utilizado até o 12º mês de cada ano?
Caso contrário agradeço se puderem comentar qual a forma de utilização dos recursos.

Respostas: O uso do RDT em rodovias da ANTT deve observar a cláusula 17 do Contrato e a regulamentação, conforme Resolução Nº 6.032, de 21 de dezembro de 2023.

33. No contrato item 19.2.4

Com relação ao item 19.2.4, na hipótese de a ANTT se equivocar com relação a avaliação dos vícios construtivos, e com isso atrasar o início da operação da rodovia podemos entender que a Concessionária poderá pleitear reequilíbrio econômico do contrato?

Podemos entender ainda que um vício construtivo, caso apontado, contará com justificativa, por parte da ANTT, absolutamente técnica, justificada e detalhada?

Respostas: Caso haja divergência de entendimento, a concessionária poderá recorrer das decisões técnicas da ANTT e pleitear reequilíbrio do contrato, sendo a Diretoria Colegiada da ANTT competente para julgá-los administrativamente, em última instância. As decisões da ANTT serão fundamentadas e motivadas tecnicamente.

34. No contrato item 19.5.2

Com relação ao item 19.5.2 poderiam confirmar que o período anual a que se refere a cláusula é o ano civil (e não o ano do contrato de concessão)?

Poderiam confirmar que caso o desconto de usuário frequente seja maior que o projetado de 0.826%, haverá um reequilíbrio em favor da concessionária?

Poderiam confirmar também que caso seja abaixo de 0.826%, não ensejará reequilíbrio em favor do poder concedente?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. A perda de receita anual se refere ao ano civil. Informa-se que o valor de perda de receita anual decorrente de DUF foi revisado na minuta do Contrato. Conforme subcláusula 19.4.2, o ajuste de que trata a subcláusula 19.4.4 pode ser em favor da Concessionária ou do Poder Concedente.

35. No contrato item 19.6 "ii"

Com relação ao item 19.6 "ii", poderiam esclarecer como será a repartição de ganhos (entre o poder concedente e a concessionária) oriundos da implantação do sistema de Free Flow?

A cláusula 19.6, que permite o sistema free flow, será aplicada somente na fase de execução do contrato e, no momento de apresentação da proposta, as proponentes devem apresentar proposta de preços (tarifa) considerando o método tradicional (cabines de pedágio) estipulado no PER? Poderiam confirmar?

Respostas: Os custos não devem ser considerados na proposta econômica se a concessionária não pretende fazer a migração por sua conta e risco. Na edição de regulamentação específica pela ANTT, o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato serão respeitados, conforme consta na subcláusula 19.5.4.

36. No contrato item 22.3.2

Com relação ao item 22.3.2 podemos entender que todas as alterações tributárias atualmente em discussão, notadamente com relação aos impostos IBS e CBS, no contexto da futura reforma tributária não foram consideradas no plano de negócios avaliado pelo governo e portanto quando da sua implantação ensejarão reequilíbrio econômico caso sejam comprovados impactos? É importante ainda esclarecer qual a data de corte para a avaliação dos impactos previsto no referido item.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. O Poder Concedente assume a responsabilidade pelos riscos decorrentes da criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais, desde que seu impacto direto na Concessão seja comprovado, com exceção da legislação referente ao imposto sobre a renda. Frisa-se, ainda, que os impactos para o compartilhamento de riscos serão medidos após a assunção do Contrato.

37. No contrato item 23.6.1 e 23.7.1

Com relação ao item 23.6.1 (e também com relação ao item 23.7.1) poderiam informar qual será o custo de capital a ser utilizado na estimativa do valor presente líquido?

Respostas: Conforme estipulado no Parágrafo Único do Art. 84 da resolução nº 6.032, de 21 de dezembro de 2023, referente à terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, "Cada conjunto de eventos de desequilíbrio ou alterações contratuais considerados em revisão deverão ser inseridos em fluxo de caixa marginal, observado o WACC Regulatório vigente".

38. No anexo 5 do contrato item 3.9 e no contrato item 12.3

O item 3.9 do Anexo 5 informa que o Fator E incidirá diretamente sobre a tarifa de pedágio, enquanto que na cláusula 12.3 do Contrato de Concessão informa que afetará a Alíquota RV que incide sobre a Receita Bruta para fins de cálculo dos Recursos Vinculados destinados à Conta de Ajuste. Como as informações estão conflitantes, poderiam confirmar qual delas deve ser considerada?

Respostas: O percentual relativo ao Acréscimo de Reequilíbrio – Fator E incidirá conforme consta nas subcláusulas 12.3(ii), 12.3.2 e 12.3.3 do Contrato.

39. No anexo 15 do contrato item 2.3

Com relação ao item 2.3 do Anexo 15 poderia nos confirmar que a sua aplicação se dará de forma retroativa mesmo que seja acionado no seu prazo limite (ie. até o 24 mês da concessão)?

Respostas: O entendimento não está correto. Não há previsão, no Anexo 15, de incidência retroativa do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo.

40. No edital item 8.1.1 e 8.1.2

Com relação ao item 8.1.1 e 8.1.2 do Edital, em um cenário que não ocorra captação líquida de capital de terceiros para o Aporte de Recursos Vinculados antes da assinatura do Contrato, poderiam confirmar que:

(i) Com um desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio de 19%, o Aporte de Recursos Vinculados seria de R\$9.780.325,00? Caso não seja, agradecemos se puderem compartilhar o racional do cálculo.

(ii) Com um desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio de 23%, o Aporte de Recursos Vinculados seria de R\$48.901.625,00? Caso não seja, agradecemos se puderem compartilhar o racional do cálculo.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Conforme estipulado no item 8.1.1 do Edital, 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.

Sendo assim:

(i) Com um desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio de 19%, o Aporte de Recursos Vinculados será de R\$ 48.901.625,00.

(ii) Com um desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio de 23%, o Aporte de Recursos Vinculados será de R\$ 244.508.125,00, ou seja 5% x R\$ 48.901.625,00.

41. No edital 8.5

No item 8.5 descreve que Todos os valores referidos no item 8 serão atualizados pelo IPCA, com base na sua variação entre novembro de 2023 e dois meses antes do mês dos efetivos Aportes. Poderiam confirmar que a data base do item 8.5 está correta, pois o IRT, conforme definido no contrato de concessão, possui data base diferente da informada no Edital.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Conforme o item 8.5 do Edital, todos os valores referidos no item 8 serão atualizados pelo IPCA, com base na sua variação entre novembro de 2023 e dois meses antes do mês dos efetivos Aportes.

Cabe salientar que, de acordo com a subcláusula 1.1.1 (lviii) da minuta de Contrato, o IRT trata-se de índice de reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio, verbas e Garantia de Execução do Contrato, sendo, portanto, utilizado durante a gestão contratual, e não na fase do certame licitatório.

42. Item 2 Estudo de Tráfego

Porque que não foram realizadas novas Contagens Volumétricas Classificadas em 2023 ou 2024 para a atualização do Estudo de Tráfego, já que as CVCs foram realizadas em 2020 e o VDMA foi calculado para 2019?

Respostas: Os dados de tráfego foram avaliados na calibração do modelo e são apresentados no Relatório de Demanda onde é demonstrada a correlação dos pontos contados com o modelado no ano base 2019.

Já os dados de 2020 a 2021 não foram compartilhados porque correspondem ao período da pandemia do COVID-19 e, portanto, o modelo de demanda não geraria dados representativos por segmento.

Os dados de 2022 estão apresentados para o horizonte "ano 0" na avaliação de projeção de receita e o ano de 2023 corresponde ao "ano 1" da planilha de tráfego.

Os dados de campo brutos podem ser localizados no Volume II - TOMO I, arquivo "BD_CVC_BNDESFederais_CN", a partir do qual é possível avaliar também os volumes de tráfego das pesquisas de campo.

43. Item 2.2 Fatores e Projeções 2019-2020

Segundo o Relatório do Estudo de Tráfego, o tráfego do ano base considerado foi o de 2019. Entretanto, a planilha de projeções apresenta o VDMA a partir do Ano 2022 e não 2019. Qual foi o processo para se chegar ao VDMA 2022?, já que o relatório não explica se foi calculado ou não um novo VDMA para 2022 ou foram simplesmente aplicados os fatores de crescimento.

Respostas: Os dados de tráfego foram avaliados na calibração do modelo e são apresentados no Relatório de Demanda onde é demonstrada a correlação dos pontos contados com o modelado no ano base 2019.

Já os dados de 2020 a 2021 não foram compartilhados porque correspondem ao período da pandemia do COVID-19 e, portanto, o modelo de demanda não geraria dados representativos por segmento.

Os dados de 2022 estão apresentados para o horizonte "ano 0" na avaliação de projeção de receita e o ano de 2023 corresponde ao "ano 1" da planilha de tráfego.

Os dados de campo brutos podem ser localizados no Volume II - TOMO I, arquivo "BD_CVC_BNDESFederais_CN", a partir do qual é possível avaliar também os volumes de tráfego das pesquisas de campo.

44. Item 2 Estudo de tráfego

É entendimento nosso que o início da concessão será no ano 2025 (Ano 01) e da cobrança de pedágio no ano 2026 (Ano 02), correto?

Respostas: O Prazo da Concessão, previsto para 30 anos, se iniciará na Data da Assunção, com a assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens. Já a cobrança da Tarifa de Pedágio terá início com o cumprimento de todas as condições elencadas nas subcláusulas 19.1.1 e 19.2 da minuta de Contrato.

45. Item 2 Estudo de tráfego CN 00 Histórico de Tráfego Pedagiada (20210830)

Poderiam disponibilizar os dados históricos de tráfego pedagiado no período de 2020 a 2024 das concessões rodoviárias existentes e que foram consideradas no estudo de tráfego?

Respostas: Os dados apresentados na planilha "CN 00 Histórico de Tráfego Pedagiada" foram obtidos a partir de bases de dados públicas. Vale ressaltar que esses dados de terceiros não são considerados no estudo de tráfego.

46. PER Volume I tabela 36

Analisando o PER verificamos que os trabalhos iniciais para eliminar problemas que impliquem riscos pessoais e materiais iminentes na data de assunção do Sistema Rodoviário e estende-se até o final do 12º mês da concessão para o Padrão A. Para o Padrão B, estende-se até o final do 24º mês da concessão, exceto para parâmetros considerados essenciais, para os quais mantem-se o prazo até o final do 12º mês. A informação sobre Padrão A e Padrão B encontra-se na Tabela 36 do PER II, no item referente a Frentes de Serviços Operacionais. Entendemos que a referida tabela também define os padrões A e B para a Frente de Serviços Estruturais. Está correto nosso entendimento?

Respostas: O entendimento não está correto.

A Frente de Serviços Estruturais (item 3.1 do Volume I), que corresponde à Frente de Recuperação e Manutenção (item 3.1 do Volume II), possui padrão B para ambas as rodovias (BR-060 e BR-452). Cabe destacar que a divisão entre padrão "A" para BR-060 e padrão "B" para BR-452 só cabe à Frente de Serviços Operacionais (item 3.4 do PER Volume I e II).

47. No Anexo 5 item 3.2

No anexo 5 Fatores D, A e E no item 3.2 descreve que O Acréscimo de Reequilíbrio consiste no incremento dos valores da Tarifa de Pedágio ou destinados à Conta de Livre Movimentação da Concessionária por meio da modulação da alíquota de Recursos Vinculados a ser destinada à Conta de Ajuste da Concessão... Sendo assim entendemos que o reequilíbrio pode se dar pelo incremento da tarifa de pedágio ou pela modulação da alíquota de recurso vinculados.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. O percentual relativo ao Acréscimo de Reequilíbrio – Fator E incidirá conforme consta nas subcláusulas 12.3(ii), 12.3.2 e 12.3.3 do Contrato.

48. Item 3.7

No item 3.7 indica como será calculado incremento dos valores destinados à Conta de Livre Movimentação, mas não há indicação de como será realizada a opção de incremento de tarifa de pedágio. Solicitamos Esclarecimentos.

Respostas: Conforme consta na subcláusula 3.7 do Anexo 5, o acréscimo se dará na forma da cláusula 12 do Contrato.

49. PER Volume II Item 3.2.2

No item 3.2.2 PER volume II onde fala de Obras de Melhoria, favor informar se os custos de implantação de Barreiras Acústicas, Passagens de Fauna e Caixas de Contenção de Produtos Perigosos, previstos no item em referência, estão incluídos no montante de valor previsto na cláusula 5.7.1 do Contrato de Concessão e, conseqüentemente passíveis do compartilhamento de risco previsto na cláusula 22.6.3 do mesmo Contrato.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Os custos de implantação das Barreiras Acústicas, Passagens de Fauna e Caixas de Contenção de Produtos Perigosos estão no montante previsto na subcláusula 5.7.1 do Contrato de Concessão, e conseqüentemente passíveis do compartilhamento de risco previsto na subcláusula 22.6.3.

50. PER Volume I item 3.1.4

Analizando o PER volume I item 3.1.4 Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes (OACs) O PER descreve as atividades referentes a recuperação e manutenção dos sistemas de drenagem, incluindo “Recuperação, complementação e aumento da eficiência dos dispositivos de drenagem”. Porém não existe uma lista de equipamentos de drenagem que atualmente necessitem de ampliação. Considerando que não é possível identificar nas visitas técnicas a insuficiência de capacidade de bueiros e demais sistemas de drenagem, entendemos que a identificação de insuficiência hidráulica e a posterior necessidade de aumento de capacidade dos sistemas de drenagem serão tratados como Vícios Construtivos ocultos, nos termos da Cláusula 22.4.2. Está correto nosso entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

51. PER Volume I item 3.1.4

Analizando o PER volume I item 3.1.4 Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes (OACs) Durante o período do contrato, caso haja aumento de vazão em bueiros, provocadas por intervenções de terceiros nas bacias de contribuição fora da faixa de domínio da rodovia e este aumento de vazão implique na execução de obras de ampliação de capacidade dos bueiros, entendemos que os custos de tais intervenções serão objeto de reequilíbrio contratual em favor da Concessionária. Está correto nosso entendimento?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Para que a Concessionária faça jus a eventual reequilíbrio econômico-financeiro, as eventuais alterações, prejuízos e intervenções feitas ou causadas por terceiros nas bacias de contribuição dos bueiros que provoquem o aumento de vazão ou danos a eles deverão ser devidamente comprovadas e submetidas para análise junto a ANTT.

52. PER Volume I item 5.2

Analizando o PER item 5.2 Atendimento padrões de desempenho de sustentabilidade Entendemos que os valores dispendidos para atendimento aos padrões de desempenho de sustentabilidade

previsto na cláusula 5.2 do PER volume I, serão objeto de compartilhamento de riscos previstos na cláusula 6.3 do Contrato. Está correto nosso entendimento?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. De acordo com a subcláusula 6.3.3 da minuta de Contrato, são passíveis de reequilíbrio os custos associados às desapropriações e desocupações da Faixa de Domínio decorrentes dos atos referidos nas subcláusulas 6.1.1 e 6.2.1, não cabendo reequilíbrio econômico-financeiro dos custos indicados na subcláusula 6.3.3.2. Portanto, caso os custos associados ao cumprimento dos Padrões do IFC sejam enquadráveis nas hipóteses previstas na subcláusula 6.3.3, poderão ser objeto de recomposição.

53. Anexo 15 item 3.2

Com relação a fórmula do item 3.2 do Anexo 15 poderiam disponibilizar um cálculo numérico a título de exemplo? O racional da mecânica não está claro. Poderiam, na explicação, confirmar ainda que o fator até o ano 10 será zero e/ou não terá nenhum valor advindo do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo até o ano 10?

$$Compensação_{UDMt} = \begin{cases} \left(\left(\frac{ICR_t}{(IRT_t + C_{mecanismo_t})} - 1 \right) \times \alpha\% \times RT_{UDMt} \right) & \text{para } t \leq 10 \\ \left(\left(\frac{ICR_{10}}{(IRT_{10} + C_{mecanismo_t})} - 1 \right) \times \alpha\% \times RT_{UDMt} \right) & \text{para } t > 10 \end{cases}$$

Ainda, agradecemos se puderem confirmar como se dará o cálculo do fator após o ano 10.

Respostas: O entendimento não está correto. Poderá haver valor advindo do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo até o ano 10, pois a $Compensação_{UDMt}$ não é anulada para qualquer cálculo numérico em que: $ICR_t \neq IRT_t + C_{mecanismo_t}$, considerando $\alpha\% \times RT_{UDMt} > 0$. Adicionalmente, esclarece-se que, conforme dispõem as cláusulas 3.1 e 3.2, até o 10º ano o cálculo da compensação levará em conta a evolução acumulada dos índices ICR e IRT. Entretanto, a partir do 10º ano não será mais apurada a evolução desses itens, sendo fixada a aplicação do valor apurado no 10º ano (IRT_{10} e ICR_{10}).

54. Anexo 15 item 4.2

Com relação ao item 4.2 do Anexo 15 poderiam esclarecer por que se incidirá o percentual de recursos vinculados sobre o Saldo de Compensação? Entendemos que o Saldo de Compensação deve ser pago (ao Concessionário ou Poder Concedente) de forma integral, sem qualquer retenção. Está correto nosso entendimento?

Respostas: O entendimento não está correto. 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 4.3.1 do Anexo 15, esclarecendo que, conforme consta nesse item, a alteração da alíquota de Recursos Vinculados consiste em um dos meios de compensação.

55. Anexo 15 item 4.3.1

Com relação ao item 4.3.1 do Anexo 15, e em particular com relação ao subitem (ii) como se daria o cálculo a valor presente do impacto da redução da retenção para zero%? Adicionalmente, com

relação ao item (iii) poderiam nos confirmar como se daria o cálculo de a majoração do pedágio por meio do Fator C?

Respostas: (ii) Considerando a mesma TIR utilizada no EVTEA e no âmbito do Fator C. (iii) Conforme o Anexo 6.

56. Anexo 14 item 2.3.6

Analizando o anexo 14 no item 2.3.6 A Compensação Financeira do ano “t” (Rt) será calculada a partir da multiplicação entre: (i) o Fator de Compartilhamento; (ii) DVEQt; (iii) o fator de ajuste da compensação; e (iv) a Tarifa Média Ponderada das Praças de Pedágio no ano “t”, para a categoria 1 de veículos (TMPt), conforme fórmula a seguir:

FRT é o fator de ajuste da compensação, calculado anualmente de forma a anular todos os efeitos de tarifas de reequilíbrio (FCM e Fator C) e de tributos incidentes sobre tarifa e lucro, para que na compensação em favor do Poder Concedente e da Concessionária não haja sobreposição de efeitos dos fatores de reequilíbrio e se compartilhe apenas os efeitos financeiros líquidos referentes às oscilações do tráfego além das Bandas do Mecanismo;

Com relação a fórmula de cálculo do item 2.3.6 há referência a fator FRT, entretanto não há definição de como será calculado. Poderiam esclarecer se há um cálculo matemático que o balize? Poderiam disponibilizar exemplo de cálculo?

Respostas: A subcláusula 2.3.6 do Anexo 14 será revisada, com uso da fórmula baseada em %ATR (a somatória das alíquotas dos tributos que incidem diretamente sobre a receita, de forma a manter simétrica a aplicação do mecanismo em favor do Poder Concedente e da Concessionária).

57. Item 8.3.3

Com relação ao item 8.3.3 do Edital poderiam confirmar que caso o concessionário, antes da assinatura do contrato de concessão, venha obter dívida com terceiros o aporte de R\$ 187.035.000,00 (reajustado pelo IPCA desde novembro de 2023) mencionado no item 8.3.2 poderá ser reduzido até a metade? Está correto o entendimento? Ainda com relação ao item 8.3.3. no caso da referida captação se concretizar, podemos entender que, do ponto de vista dos aportes obrigatórios dos acionistas da concessionária, fica permitido portanto que o aporte mínimo demandado dos acionistas até será de (i) 50% dos R\$ 187.035.000,00 e (ii) aporte adicional de R\$ 187.035.000,00 (conforme item 8.4 do Edital), o que perfazendo-se um total de R\$ 280.552.250 (valores reajustados pelo IPCA desde novembro de 2023). O entendimento está correto?

Respostas: O entendimento não está correto. A redução em questão se aplica caso ocorra captação líquida de capital de terceiros para o Aporte de Recursos Vinculados antes da assinatura do Contrato; neste caso, o capital social a ser subscrito e integralizado será reduzido proporcionalmente ao valor de captação líquida de capital de terceiros até o limite de 50% (cinquenta por cento) do valor relativo ao Aporte de Recursos Vinculados.

58. Item 7.3

Analizando o item 7.3 Para fundos de investimento em participações, o patamar exigido no item 7.1 para fins de qualificação econômico- financeira poderá ser comprovado por: (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; ou (iii) comprovação de compromissos de investimento firmados após o encaminhamento à Comissão de Valores Mobiliários do último Informe Trimestral.”

Sendo assim entendemos que Para fins de comprovação do patamar exigido no item 7.1, pode ser comprovado com o patrimônio líquido do fundo de investimento, apurado em seu balanço patrimonial ou apontado no último informe encaminhado à Comissão de Valores Mobiliários, somados ao total do capital subscrito do fundo de investimento, apontado no último Informe Trimestral encaminhado à Comissão de Valores Mobiliários; ou comprovação de compromissos de investimento firmados após o encaminhamento à Comissão de Valores Mobiliários do último Informe Trimestral. Está correto este entendimento?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. A comprovação de patrimônio líquido dar-se-á por qualquer uma das condições previstas no item 7.3 do Anexo 5 ao Edital. Não estamos diante de condições complementares, e sim alternativas, devendo o fundo de investimento proponente comprovar o patamar exigido no item 7.1 para fins de qualificação econômico-financeira por meio de (i) patrimônio líquido do fundo de investimento, apurado em seu balanço patrimonial ou indicado no último Informe Trimestral encaminhado à Comissão de Valores Mobiliários; (ii) valor total do capital subscrito do fundo de investimento, indicado no último Informe Trimestral encaminhado à Comissão de Valores Mobiliários; ou (iii) comprovação de compromissos de investimento firmados após o envio do último Informe Trimestral à Comissão de Valores Mobiliários.

59. Estudo de tráfego Planilha CN08 Projeção de Receita (20211203).xlsx, aba Lote1-Cen4-Base, células O14:P14, e a mesma posição nas demais abas

Na praça P27, entendemos que o TCP do Anel Viário não foi incluído nos cálculos da tarifa, entretanto, as projeções apresentam uma diferença relevante entre os anos 5 (2027) e 6 (2028), saltando de 45,2 MM para 115,2 MM e gostaríamos de entender melhor o motivo dessa diferença?

Respostas: Não, o entendimento não está correto.

No arquivo mencionado são apresentados diversos cenários simulados durante a fase de estudos. O cenário final é apresentado no MEF "MEF Federais CN1 (20240805) VLR_Referência - Fator D Novo WACC" e não apresenta o salto de receita mencionado (o anel viário não é contemplado no cenário final da concessão). Ressalta-se que o modelo econômico-financeiro tem caráter referencial e não vinculativo.

60. Estudo de tráfego Relatório Consolidado – Lote CN.1 (20240930).docx – item 6.5 Valores de referência para a tarifa – página 29.

Nosso entendimento é que, com a implementação do pacote de obras até o ano 7, ocorrerá uma reclassificação da tarifa, por uma única vez no ano 8, que aumentará a tarifa básica em 5% para todos os pedágios na concessão. Gostaríamos de receber confirmação/esclarecimento.

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Conforme subcláusula 19.4.5 do Contrato, no caso de conclusão do conjunto de obras de melhorias previstas no PER, a Reclassificação Tarifária implicará, por uma única vez, o incremento de 5% (cinco por cento), aplicável a todas as praças de pedágio do Sistema Rodoviário, de acordo com a fórmula prevista na subcláusula 19.7.4 observada a sistemática de autorização e recebimento prevista na subcláusula 19.4.6.

61. Estudo de tráfego Relatório Consolidado – Lote CN.1 (20240930).docx – Tabela 6-4 – Tarifa de Face, por praça de pedágio – página 29.

Gostaríamos de entender o motivo das alterações nas tarifas iniciais nas praças P28, P29 e P30, conforme tabela abaixo.

Praça	Anexos de receita, lote de estudo 1	Governo Outubro 2024
P24	12,90	13,02
P25	8,70	8,78
P26	10,70	10,77
P27	4,30	4,30
P28	7,80	8,50
P29	8,40	9,09
P30	7,40	9,72

Respostas: Conforme descrito no item 6.5 do Relatório Consolidado – Lote CN.1 (20240930).docx, a variação nas tarifas é justificada pela reclassificação tarifária resultante das obras de ampliação de capacidade nos segmentos associados às praças de pedágio em questão e à implantação de melhorias previstas no PER.

Protocolo 50505.132444/2024-86

Recebido em 21 de outubro de 2024 – 17:22:43

Protocolo 50505.132448/2024-64

Recebido em 21 de outubro de 2024 – 17:25:12

1. PER - Volume I Item 3.4.5.1

O item 3.4.5.1 do Volume I do PER dispõe:

“1. A Concessionária deverá disponibilizar e operar o sistema de arrecadação de pedágio, os edifícios de apoio e as praças de pedágio, ao longo do trecho a ser concedido, com localização de acordo com o PER VOLUME II, podendo sua posição ser alterada em até 5 km.

2. Caso a concessionária julgue conveniente a alteração de qualquer praça de pedágio, além dos 5 km, deverá submeter à ANTT, para sua aprovação, estudo técnico e análise do impacto local que justifique a alteração da localização da praça de pedágio.”

Conforme o projeto “DE.BR.060.GO-BNDESG (001 ao 077).pdf” localizado na pasta “Estudos de Viabilidade\Vol 3 - Engenharia - parte 8\Tomo VI - Programa de Investimentos\Funcionais”, a região em que a P1 deve ser alocada (raio de 5km) é um trecho de vias duplicadas, com diversas vias marginais descontínuas. Entendemos que caso o local de implantação da P1 seja alterado, em um raio de 5 km permitidos à Concessionária, para um trecho com existência de vias marginais, estas também poderão ser cobradas de forma a evitar que se torne rota de fuga de veículos. Está correto o entendimento? Caso contrário, favor esclarecer.

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. O sistema de pedagiamento não considera que uma via marginal funcione como uma rota de fuga não pedagiada da praça P1. No entanto, o item 3.4.5.1 do Volume I do PER dispõe:

“1. A Concessionária deverá disponibilizar e operar o sistema de arrecadação de pedágio, os edifícios de apoio e as praças de pedágio, ao longo do trecho a ser concedido, com localização de acordo com o PER VOLUME II, podendo sua posição ser alterada em até 5 km.

2. Caso a concessionária julgue conveniente a alteração de qualquer praça de pedágio, além dos 5 km, deverá submeter à ANTT, para sua aprovação, estudo técnico e análise do impacto local que justifique a alteração da localização da praça de pedágio.”

Protocolo 50505.132552/2024-59

Recebido em 21 de outubro de 2024 – 20:58:26

1. Contrato de Concessão, 5.1.3

A Cláusula 5.1.3 da minuta de Contrato de Concessão prevê que a Concessionária deverá cumprir “todas as condicionantes já existentes, ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos responsáveis” decorrentes das licenças, permissões e autorizações necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da Concessão. Favor informar quais são as condicionantes já existentes que deverão ser cumpridas pela Concessionária, utilizando-se como database para caracterizar uma condicionante como já existente a data da resposta ao presente pedido de esclarecimento.

Respostas: As informações sobre os processos de licenciamento ambiental, tais como as condicionantes das licenças e autorizações vigentes, constam no Tomo II – Estudos Ambientais.

Ressalta-se que as informações relativas às licenças e autorizações ambientais são de domínio público, sendo disponibilizadas pelos órgãos ambientais competentes seguindo os princípios da administração pública de transparência e publicidade de tais atos. Contudo, foram disponibilizados arquivos referentes aos estudos socioambientais e às licenças ambientais, dentre os arquivos sobre os estudos de viabilidade, no site da ANTT referente à publicação do Edital, sem prejuízo da obrigação de a Proponente interessada em proceder seus próprios levantamentos quanto à condição das licenças ambientais necessárias.

Lembra-se que a Concessionária deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos do item 2.5 e 2.6 do Edital.

2. Contrato de Concessão, 5.2

Nos termos da Cláusula 5.2 da minuta de Contrato de Concessão, a Concessionária deverá solicitar, em até 1 (um) mês contado da publicação do extrato do Contrato de Concessão no Diário Oficial da União, “a transferência de titularidade das licenças e autorizações ambientais existentes, assim como dos Termos de Compromisso de Regularização Ambiental e/ou Licenças de Operação que objetivaram a regularização ambiental da rodovia” objeto do Contrato. Favor informar quais são (a) as licenças e autorizações ambientais existentes; e (b) os Termos de Compromisso de Regularização Ambiental e/ou Licenças de Operação que objetivaram a regularização ambiental da rodovia, os quais estão atualmente sob a titularidade do Poder Concedente, da ANTT, do DNIT e/ou de qualquer outra entidade ou autoridade governamental, cuja titularidade deverá ser transferida à Concessionária.

Respostas: As informações sobre os processos de licenciamento ambiental, tais como as condicionantes das licenças e autorizações vigentes, constam no Tomo II – Estudos Ambientais.

Ressalta-se que as informações relativas às licenças e autorizações ambientais são de domínio público, sendo disponibilizadas pelos órgãos ambientais competentes seguindo os princípios da administração pública de transparência e publicidade de tais atos. Contudo, foram disponibilizados arquivos referentes aos estudos socioambientais e às licenças ambientais, dentre os arquivos sobre os estudos de viabilidade, no site da ANTT referente à publicação do Edital, sem prejuízo da obrigação de a Proponente interessada em proceder seus próprios levantamentos quanto à condição das licenças ambientais necessárias.

Lembra-se que a Concessionária deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos do item 2.5 e 2.6 do Edital.

3. Estudos de Viabilidade, Tomo IIa – Lote CN.1_GO_v7.0

O Tomo IIa do Relatório Socioambiental da Concessão Rodoviária – Caracterização dos Principais Aspectos Socioambientais das Rodovias de Goiás (arquivo “Tomo IIa - Lote CN.1_GO_v7.0”) descreve o processo de licenciamento ambiental referente ao Contorno de Jataí (p. 307-308). Na sequência, ainda se referindo ao Contorno de Jataí, o documento menciona que “A responsabilidade pelo cumprimento das condicionantes da LI supracitada será do DNIT. Após a conclusão das obras, será de responsabilidade da futura Concessionária responsável pela administração do trecho o cumprimento das condicionantes que serão definidas ainda na respectiva Licença de Operação” (p. 309-310). Considerando que o Contorno de Jataí não integra o objeto da Concessão do lote CN1, está correto o entendimento de que a “futura Concessionária responsável pela administração do trecho” consiste na futura concessionária do lote CN2, por ser esse o processo de licitação que abrange referido trecho?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.