

ATA DE RESPOSTAS AOS PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS

EDITAL Nº 05/2024

Em atendimento ao item 3 do Edital de Concessão nº 05/2024, a Comissão de Outorga para concessão do Sistema Rodoviário do estado do Paraná, composto pelas rodovias BR-369/373/376/PR e PR-090/170/323/445 e BR-163/277/PR e PR-158/180/182/280/483 referentes ao Lote 3 e 6, respectivamente. Constituída pelo Gabinete do Ministro por meio da Portaria nº 02, de 19 de janeiro de 2021, publicada no Diário Oficial da União nº 13, de 20 de janeiro de 2021, **leva ao conhecimento público as solicitações de esclarecimentos sobre o edital**, recebidas entre os dias 09 de setembro de 2024 a 16 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 50505.125370/2024-21

Recebido em 20 de setembro de 2024 – 13:10:51

1. PER – Volume II, Apêndice C- Tabela 98 – Item: Fiscalização PRF.

Os Itens: Estação Radiobase Novas (ERBs - PRF) / Terminais Fixos (PRF) / Terminais Móveis (PRF) e Terminais Portáteis (PRF) não existe prazo de entrega e substituição dos aparelhos, recebemos a Nota Informativa nº 86/2024/CGOR/DOUT-SNTR/SNTR (Sei! 8843212 - : Processo nº 50000.021713/2024-61), encaminhado pela senhora Secretaria Nacional através do OFÍCIO Nº 1780/2024/SNTR, que informa que As 20 ERBs serão trocadas a cada 10 anos, os 13 terminais fixos e as 26 estações físicas a cada cinco anos e os 26 terminais móveis a cada 4 anos. Podemos considerar então que está previsto neste contrato a entrega no primeiro ano e as trocas conforme o documento que a SNTR nos encaminhou?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. A Tabela intitulada "Cronograma de Implantação Operacional" apresentada no item 3.4 (FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS), do PER Volume II, apresenta o prazo máximo de implantação para o item 3.4.4.1 (Sistemas de Comunicação). O item 3.4.4.1 (Sistemas de Comunicação) apresenta no PER Volume I, dentre os parâmetros técnicos a obrigação de que "8. O sistema de comunicação deverá ser dimensionado para atender aos sistemas que deverão ser implantados, abrangendo no mínimo os seguintes serviços: ... f. UOPs ou delegacias da PRF e do BPRV". Vale destacar que o último parâmetro do mesmo item indica que "9. Os equipamentos utilizados nos sistemas de pesagem deverão atender permanentemente às suas funções com elevado padrão de qualidade e de modernidade, não devendo, a qualquer momento, ter idade (contada da sua aquisição pela Concessionária) superior às suas respectivas vidas úteis informadas para efeitos de depreciação". No nono parâmetro

técnico do item 3.4.4.1 (Sistemas de Comunicação) do PER Volume I, onde se lê "sistemas de pesagem" leia-se "sistemas de comunicação".

Assim, conclui-se que os aparelhos mencionados apresentam prazos para entrega e para substituição nos documentos do processo licitatório.

Protocolo 50505.125371/2024-76

Recebido em 20 de setembro de 2024 – 13:13:33

1. PER – Volume II, Apêndice CTabela 98 – Item: Fiscalização PRF.

Os Itens: Estação Radiobase Novas (ERBs - PRF) / Terminais Fixos (PRF) / Terminais Móveis (PRF) e Terminais Portáteis (PRF) não existe prazo de entrega e substituição dos aparelhos, recebemos a Nota Informativa nº 86/2024/CGOR/DOU-SNTR/SNTR (Sei! 8843212 -: Processo nº 50000.021713/2024-61), encaminhado pela senhora Secretaria Nacional através do OFÍCIO Nº 1780/2024/SNTR, relativo ao Lote 6 do PR que informa que as ERBs serão trocadas a cada 10 anos, os terminais fixos e as estações físicas a cada cinco anos e os terminais móveis a cada 4 anos.

Considerando a similaridade dos estudos, podemos considerar então que está previsto neste contrato a entrega dos equipamentos no primeiro ano e as trocas conforme o documento que a SNTR nos encaminhou?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. A Tabela intitulada "Cronograma de Implantação Operacional" apresentada no item 3.4 (FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS), do PER Volume II, apresenta o prazo máximo de implantação para o item 3.4.4.1 (Sistemas de Comunicação). O item 3.4.4.1 (Sistemas de Comunicação) apresenta no PER Volume I, dentre os parâmetros técnicos a obrigação de que "8. O sistema de comunicação deverá ser dimensionado para atender aos sistemas que deverão ser implantados, abrangendo no mínimo os seguintes serviços: ... f. UOPs ou delegacias da PRF e do BPRV". Vale destacar que o último parâmetro do mesmo item indica que "9. Os equipamentos utilizados nos sistemas de pesagem deverão atender permanentemente às suas funções com elevado padrão de qualidade e de modernidade, não devendo, a qualquer momento, ter idade (contada da sua aquisição pela Concessionária) superior às suas respectivas vidas úteis informadas para efeitos de depreciação". No nono parâmetro técnico do item 3.4.4.1 (Sistemas de Comunicação) do PER Volume I, onde se lê "sistemas de pesagem" leia-se "sistemas de comunicação".

Assim, conclui-se que os aparelhos mencionados apresentam prazos para entrega e para substituição nos documentos do processo licitatório.

Protocolo 50505.126322/2024-51

Recebido em 26 de setembro de 2024 – 11:40:50

Protocolo 50505.126326/2024-39

Recebido em 26 de setembro de 2024 – 11:46:23

Protocolo 50505.126331/2024-41

Recebido em 26 de setembro de 2024 – 11:50:54

1. Item 3.1 da minuta do contrato

O item 3.1 da minuta do contrato indica que o prazo da concessão, de 30 anos, poderá ser prorrogado por mais 30 anos, totalizando até 60 anos. O dispositivo contraria, contudo, a Lei Estadual do Paraná nº 20.668/2021, que autorizou o Estado a delegar à União as rodovias estaduais integrantes do programa de concessão e estabeleceu pelo prazo máximo de 30 anos. Como a ANTT pretende conduzir a licitação nestas condições?

Respostas: A minuta do Contrato de Concessão estipula o prazo de concessão de 30 anos em conformidade da lei estadual e a legislação vigente. As subcláusulas 3.2 e seguintes apresentam a possibilidade de prorrogação da concessão por mais 30 anos, desde que atendidas algumas condições e exigências. Embora não expressa, uma condição necessária é a prorrogação da delegação e respectivo convênio a partir do interesse mútuo entre delegante e delegatária.

2. Item 19.4.4 da minuta do contrato

O item 19.4.4 da minuta do contrato do lote 3 indica que a conclusão do Contorno Leste de Ponta Grossa importará em incremento de 2,94% na tarifa de pedágio, mas o mesmo item indica que o aumento poderá ser fracionado em duas etapas que somam um aumento de 4,5% e ainda ser seguido de um acréscimo final de 0,5%, totalizando 5%. Qual é a razão para essa discrepância? Afinal, qual será o incremento no valor da tarifa provocado pela conclusão do Contorno Leste de Ponta Grossa?

Respostas: Trata-se de erro material na redação da minuta contratual. A minuta do Contrato será retificada.

3. Item 19.4.6 da minuta do contrato

O item 19.4.6 da minuta do contrato indica que, no caso da conclusão do conjunto de obras de melhorias previstas no PER, a reclassificação tarifária implicará em incremento tarifário de 5%, aplicável a todas as praças de pedágio. Este percentual deve se somar aos percentuais de aumento estabelecidos para a conclusão dos contornos ou deve ser descontado deles?

Respostas: O contrato foi retificado. Não há previsão de reclassificação em caso de conclusão do conjunto de obras de melhorias previstas no PER.

4. Item 19.4.10 da minuta do contrato

Nas audiências públicas do programa de concessão rodoviária, a figura da reclassificação tarifária, que leva à aplicação de uma tarifa diferenciada (“degrau tarifário”) após a entrega de duplicações, contornos e faixas adicionais, foi anunciada como importante ferramenta para garantir os investimentos previstos contratualmente, ao incentivar a concessionária a realizá-los. Sem a realização dos investimentos, a concessionária não atingiria, por exemplo, a taxa interna de retorno do projeto esperada. O item 19.4.10 da minuta do contrato, no entanto, traz uma modificação na disciplina da figura, prevendo a possibilidade de recuperação de parte da receita frustrada pelo adiamento da reclassificação tarifária, o que significa afirmar que a concessionária, ainda que com condicionantes, poderá recuperar a receita a que faria jus desde o momento em que a obra deveria ter ficado pronta – sendo remunerada por edificação, portanto, no período em que ela não foi usufruída pelo motorista. Essa possibilidade não aumenta a taxa interna de retorno do projeto, desequilibrando o contrato a favor da concessionária? Além disso, a possibilidade não elimina o incentivo à concessionária para a edificação das obras no prazo previsto? A

concessionária não poderia, por exemplo, optar por atrasar determinada obra para, ao invés de financiar-se no mercado financeiro, edificá-la com recursos arrecadados na concessão ou outros recursos próprios, obtendo vantagem econômica com isso? A figura, assim, não seria prejudicial ao usuário, por incentivar o descumprimento do edital do contrato?

Respostas: O mecanismo de recuperação de parte da receita frustrada não aumenta a taxa interna do projeto. Os atrasos nas obras e o adiamento da reclassificação reduzem a TIR da concessionária, que terá a redução atenuada em caso de conclusão em atraso. A recuperação da receita só será realizada após a conclusão das obras passíveis de reclassificação.

De forma alguma a possibilidade de recuperação das receitas frustradas elimina o incentivo para a realização dos investimentos. Em primeiro lugar, a concessionária só receberá qualquer recurso referente à reclassificação em caso de entrega das obras, que no caso de entregas em atraso, receberá os recursos apenas parcialmente (80%), e com atraso em relação ao que receberia caso cumprisse os prazos.

O mecanismo busca atenuar a percepção dos riscos do projeto, o que aumenta a sua financiabilidade, mas não incentivar o descumprimento contratual.

Protocolo 50505.126407/2024-39

Recebido em 26 de setembro de 2024 – 15:04:59

1. Item 12.1.1/12.2 Minuta do Contrato - Hedge

O item 12.1.1 e 12.2 da minuta do Contrato prevê que 2% da receita bruta ao longo de todo prazo da concessão será destinado para a Conta de Retenção, para eventual utilização como Mecanismo de Proteção Cambial. No entanto, nessa situação, há uma cobrança prévia adicionada às tarifas, onerando diretamente os usuários.

Entende-se que a proteção cambial não é injusta, mas ela deve atender à Concessão.

Visando não onerar, desde o princípio, o usuário, e como forma de distribuir os riscos quando eles ocorram – variação cambial – sugere-se a criação de uma Rubrica na estrutura das Revisões Tarifárias, para considerar as flutuações cambiais favoráveis ou negativas que impactam a Concessão, excluindo qualquer cobrança prévia adicional às tarifas.

O caminho de equilíbrio mais justo é através de procedimentos nas Revisões Tarifárias.

Respostas: A retenção de percentuais da receita tarifária tem a finalidade específica de garantir o montante de recursos vinculados para o projeto, visando à sua sustentabilidade econômico-financeira. O Mecanismo de Proteção Cambial, Anexo 11 do Contrato, poderá ser aplicado voluntariamente pela concessionária, somente para oferecer proteção cambial para instrumento(s) de financiamento em moeda estrangeira. Assim, em até 12 (doze) meses contados da Data de Assunção, a Concessionária poderá ativar (ou não) o Mecanismo, nos termos do referido anexo. O não acionamento enseja que os recursos sejam destinados à conta de ajuste. Tais mecanismos garantem liquidez para a neutralização de riscos e de eventual desequilíbrio econômico-financeiro, incentivando a competitividade das propostas apresentadas no âmbito da licitação. Ainda, caso os recursos não sejam utilizados em situações de contingência previstas no contrato, serão revertidos diretamente para a modicidade tarifária.

Protocolo 50505.126411/2024-05

Recebido em 26 de setembro de 2024 – 15:10:27

1. 12.1. da minuta do Contrato

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

12.1.1 compensações decorrentes da adesão pela Concessionária ao Mecanismo de Proteção Cambial ou ao Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo; 12.1.2 compensações decorrentes do acionamento do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda; 12.1.3 compensações decorrentes do Desconto de Usuário Frequentes; 12.1.4 recomposições do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão; 12.1.5 atenuação dos impactos de Reclassificação Tarifária, em caso de saldo relevante de Recursos Vinculados; 12.1.6 pagamento de indenizações em função da extinção da Concessão; e 12.1.7 realização de ações voltadas ao desenvolvimento de infraestrutura resiliente, à redução das emissões de gases de efeito estufa, ao meio ambiente e à responsabilidade social, além daquelas estabelecidas explicitamente neste Contrato, e em conformidade com a regulamentação da ANTT.

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

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão, de que trata o item 12.1.4, compreende a recomposição decorrente do aumento de dispêndios pela Concessionária por obrigações não previstas no contrato, que contempla também as obras não previstas no PER e que possam gerar desequilíbrio contratual.

Protocolo 50505.126409/2024-28

Recebido em 26 de setembro de 2024 – 15:07:58

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

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

Por sua vez, na Parte II, definições, item (vi) Aporte de Recursos Vinculados - prevê o aporte financeiro a ser realizado pela Adjudicatária e que deve ser considerado na Proposta Econômica Escrita e na Proposta Econômica Final, conforme o Lance ofertado.

Pede que se esclareça se o critério de julgamento é o de menor valor da tarifa de pedágio ou uma combinação (item 16.5), diante da existência do aporte, caso o desconto ultrapasse 18% e da obrigatoriedade de seu depósito para assinatura do contrato.

Respostas: O critério de julgamento é o de menor valor da tarifa de pedágio. Caso a Proposta Econômica Final da Proponente vencedora seja igual ou inferior a 18% não será necessário o Aporte de Recursos Vinculados. No entanto, há previsão de valores predeterminados de aportes em conta da concessão a serem considerados pelas Proponentes em caso de a proposta econômica considerar um valor de deságio superior a 18%.

Protocolo 50505.126413/2024-96

Recebido em 26 de setembro de 2024 – 15:15:14

1. 19.1.

A cláusula 19.1.2 prevê que o início da cobrança das tarifas, das praças existentes, somente poderá ter início após, cumulativamente:

(i) demonstração pela Concessionária da capacidade para a operação do Sistema Rodoviário.

(ii) atendimentos aos seguintes Parâmetros de Desempenho: ausência de buracos, escorregamento de massa ou abaulamento no pavimento; ausência de sinalização vertical ou aérea suja ou danificada; instalação de placas indicativas de serviço ao usuário no início e fim da concessão, ausência de locais com sinalização horizontal apagada ou inexistente, ausência de vegetação rasteira nas áreas nobres com comprimento superior a 20 cm numa largura mínima de 10 cm, nos segmentos devidamente descritos no item 19.1.1.ii; os quais serão atestados pela ANTT, com a expedição do termo de vistoria e ato autorizativo.

A inserção dos parâmetros de desempenho foram inseridos no contrato, tendo em vista que a própria ANTT verificou que quando do início das cobranças de tarifas relativas aos lotes 1 e 2, do programa Paraná Rodovias, em razão de que os contratos anteriores haviam encerrado em novembro de 2021, as estradas estavam em péssimas condições, o que gerou uma série de questionamentos dos usuários quanto ao início da cobrança de tarifas sem que as estradas estivessem minimamente em condições de utilização. A propósito, em manifestação junto ao TCU (ofício 17129/2024/SUCON/DIRANTT), essa agência já havia se manifestado sobre o assunto nos seguintes termos:

“Aproveitamos o ensejo para informar à equipe de auditoria a intenção desta ANTT de inserir, nas minutas de Contrato e PER dos Lotes 3 e 6 do Paraná, a previsão de parâmetros de desempenho mínimos a serem atingidos pelas concessionárias até o final do terceiro mês de concessão, como requisito para início da cobrança de pedágio. Destaca-se que tal alteração decorre da experiência acumulada da Agência na gestão e fiscalização dos dois primeiros lotes de concessão do Paraná licitados, em que se exigia para início da cobrança apenas a recuperação das edificações operacionais da concessão e o início dos serviços de operação rodoviária. Considerando o decurso de prazo entre o final das concessões de rodovias estaduais, ocorrido em novembro de 2021, e a perspectiva de assunção dos lotes rodoviários em epígrafe no começo de 2025, a ANTT trabalha na inserção da exigência de atendimento a parâmetros mínimos de segurança viária, tais como ausência de buracos e de trechos sem sinalização horizontal, e a execução de serviços de roçada.”

No entanto, inobstante os parâmetros mínimos veiculados no contrato, não se observa o prazo de até 3 meses para as concessionárias atingirem esse objetivo, o que, inclusive, poderia ser motivo de punição por essa agência.

Questiona-se: a não inserção do prazo de três meses para atingir os parâmetros mínimos não gera insegurança para os usuários que mesmo trafegando nas rodovias, sob a responsabilidade das concessionárias, não terão garantido padrões mínimos de qualidade? Não haveria maior garantia para os usuários a inserção do prazo mínimo nos termos contratuais, conforme inicialmente se manifestou essa agência?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. A cláusula 19 do contrato dispõe sobre os Parâmetros de Desempenho que deverão ser atendidos pela Concessionária para o início da cobrança de tarifa, sem estabelecer um prazo para que estes sejam atendidos. Logo, o prazo para o início da cobrança nas praças de pedágio já existentes fica condicionado ao atendimento dos parâmetros estabelecidos, o que poderá ocorrer a qualquer tempo após a assunção da rodovia pela Concessionária.

Protocolo 50505.126417/2024-74

Recebido em 26 de setembro de 2024 – 15:20:03

1. 16 da Minuta do Contrato (16.1)

Para ambas as partes a correta e justa Fiscalização, seguindo o regramento estabelecido em contrato, é de fundamental importância para o sucesso do futuro Programa de Concessão.

Infelizmente não foi o que aconteceu no Programa de Concessão de Rodovias do Anel de Integração do Estado do Paraná, encerrado em novembro de 2021, no qual a Fiscalização da Concessão foi realizada pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná e, no decorrer do contrato, compartilhada com a Agência Reguladora do Paraná (AGEPAR) após sua criação.

Conforme é de conhecimento público, devido as falhas e omissão na Fiscalização durante os contratos, o qual foi alimentado por um esquema sistemático de propina pago a agentes públicos ao longo dos anos de modo a beneficiar as concessionária, ocorreu uma descaracterização total do Programa Inicial previsto, inclusive por medidas governamentais do Governo do Paraná reduzindo a tarifa pela metade através de um aditivo unilateral, o que ocasionou a supressão e postergação de vários investimentos previstos bem como pagamentos indevidos às Concessionárias por serviços não prestados. Por estes motivos foram geradas centenas de ações judiciais que correm até o presente momento e acordos de Leniência com o Ministério Público Federal no âmbito da Operação Lava Jato. Ao longo do contrato ocorreram vários degraus tarifários (indevidos) nas concessões que descaracterizaram os valores finais pagos pelos usuários em relação ao valor licitado.

A cláusula 16.1 do contrato estabelece que: Os poderes de fiscalização da execução do Contrato serão exercidos pela ANTT, diretamente ou mediante convênio.

Consoante o exposto, solicitamos a ANTT os seguintes esclarecimentos referentes à Fiscalização do contrato:

1. A Fiscalização do contrato poderá ser delegada ao DNIT através de Convênio?
2. A Fiscalização do contrato poderá ser delegada ao Governo do Estado do Paraná, através de Convênio a ser celebrado com Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística – SEIL, com interveniência do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná (Der/PR), AGEPAR, ou outro departamento estadual?
1. Tendo em vista as atribuições inerentes à ANTT, eventual convênio para fiscalização não estaria usurpando as funções legais e restritas da Agência e dando ensejo à sua maior fragilidade?

Respostas: Na forma da cláusula 16 da minuta de contrato, os poderes de fiscalização serão exercidos pela ANTT, que poderá fazê-lo diretamente ou mediante convênio, se assim preferir.

Protocolo 50505.126415/2024-85

Recebido em 26 de setembro de 2024 – 15:17:45

1. Anexo 1 do contrato e item 4 do contrato

No Anexo 1 do Contrato – termo de arrolamento de bens, deveria constar os bens previamente arrolados, para conhecimento dos licitantes e usuários.

Tal situação se torna particularmente necessária em razão de haver bens vinculados à operação e manutenção do Sistema Rodoviário. O Edital/ contrato deve especialmente arrolar estes bens, para que não haja eventual alegação de necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro.

Esclarecer os motivos pelos quais não foram arrolados os bens previamente.

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

Protocolo 50505.126420/2024-98

Recebido em 26 de setembro de 2024 – 15:23:21

1. 19,4,3,i

Segundo o contrato, “o incremento no valor da Tarifa de Pedágio se dará pela conclusão de obras de duplicação e de faixas adicionais em pista simples e em pista dupla, conforme disposto no PER e na tabela 2 do Anexo 13, com base nos seguintes incrementos tarifários percentuais:

Item de Reclassificação Percentual Pista dupla: 40%.

Questiona-se qual critério técnico a ANTT se utiliza para aferir em 40% a reclassificação tarifária em pistas duplas.

Respostas: A adoção do percentual de 40% para a reclassificação tarifária quando da execução das obras de duplicação baseia-se em projetos de parceria já contratados, para os quais a adoção de tal percentual foi avaliada como adequada para gerar um incentivo suficiente para o concessionário executar as referidas obras, considerando os dispêndios correspondentes às mesmas vis-à-vis as receitas decorrentes.

Protocolo 50505.126422/2024-87

Recebido em 26 de setembro de 2024 – 15:25:42

1. Preâmbulo do Edital

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

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

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

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

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

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

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

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

Respostas: Primeiramente, vale ressaltar a aplicabilidade da Lei nº 14.133/21. A nova Lei de Licitações e Contratos vem para substituir a Lei nº 8.666/1993, revogando-a totalmente a partir de dezembro de 2023, passando, com isso, a constar no rol das legislações aplicáveis a este certame. Sua aplicação subsidiária à Lei nº 8.666/93 deve-se à disposição expressa do art. 186 da Lei 14.133/21. Nesse mesmo sentido segue o Contrato, uma vez que a Lei nº 8.987/95, nos artigos referenciados (Art. 18, caput e inc. XV e Art. 23, Parág. Único, II), apenas estabelecem que o Edital de licitação será elaborado pelo Poder Concedente observando as normas gerais da legislação própria sobre licitações e contratos, ou seja, a Lei nº 8.666/93, e atualmente a Lei nº 14.133/21. Tais instrumentos estabelecem expressamente o mesmo que foi transcrito no contrato, ou seja, a faculdade de o contratado optar por uma das modalidades de garantia da própria lei, sendo elas:

caução em dinheiro ou em títulos da dívida pública emitidos sob a forma escritural, seguro-garantia ou, ainda, fiança bancária (Art. 96 c/c art. 186 da Lei 14.133/21), razão pela qual não há que se falar em discricionária de ou preferência a alguma modalidade.

Protocolo 50505.126424/2024-76

Recebido em 26 de setembro de 2024 – 15:27:48

1. Edital item 8.1

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

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

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

Pela modelagem oferecida, a destinação e a gestão ficarão fora da competência privada, assim ela se configura como um recolhimento compulsório ao Governo, o que obrigaria aos trâmites das receitas oficiais.

Mas mais complicado ainda, é que ela tornando-se uma receita de Governo, para ser utilizada deveria figurar no OGU e, para ser utilizada mereceria um ciclo de aprovações convencionadas.

Da maneira como está colocado, os recursos configurariam um tipo de Orçamento Público Paralelo, excluído das exigências legais, o que configura uma afronta à legislação específica.

A questão fica agravada, quando se observa que a proposta estabelece que as aplicações serão decididas pela ANTT, de maneira aleatória, por não existir uma regulamentação específica dos trâmites convencionais para os recursos públicos.

Esta modelagem, à toda vista, eleva o CAPEX da operação, restringe a legítima competição entre os potenciais interessados na concessão, e restringe a potencialidade de obtenção de valores menores de tarifa de pedágio, o que é de interesse substancial da sociedade brasileira – a menor tarifa de pedágio possível. Este modelo estabelecido no edital padece de vício de legalidade e de vício de constitucionalidade, uma vez que não contribui para garantir a modicidade das tarifas e gerar insegurança jurídica.

Esta modelagem, à toda vista, restringe a legítima competição entre os potenciais interessados na concessão, e pode restringir a potencialidade de obtenção de valores menores de tarifa de pedágio, o que é de interesse substancial da sociedade paranaense – a menor tarifa de pedágio possível. Este modelo estabelecido no edital padece de vício de legalidade e de vício de constitucionalidade, uma vez que não contribui para garantir a modicidade das tarifas.

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

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

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

Neste contexto jurídico, pergunta-se:

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

Respostas: A adoção do modelo de menor tarifa associado a curva de aporte tem por objetivo preservar a saúde econômico-financeira da concessão, haja vista a experiência adquirida com concessões leiloadas utilizando-se apenas o critério de menor tarifa de pedágio.

O modelo com menor valor de tarifa associado a uma curva de aportes considera a previsão de recursos vinculados à concessão, para formar reserva de contingência (“colchão de liquidez”), a qual permite absorver impactos ao longo da execução contratual, evitando assim que se repasse aos usuários aumentos tarifários decorrentes de eventuais reequilíbrios devidos ou da inclusão de novos investimentos, podendo também ser revertido à modicidade tarifária, gestão essa que cabe à ANTT durante a vigência do contrato. Tal mecanismo se perfectibiliza por meio do mecanismo de contas, o conjunto de todas as contas relacionadas ao contrato e que oferece proteção relativa a contingências e permitem a operacionalização de mecanismos contratuais.

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

Protocolo 50505.126462/2024-29

Recebido em 26 de setembro de 2024 – 15:58:05

1. Cláusula 16.10 do contrato

O Acórdão nº 1592/2024, assim dispôs:

c) recomendar à ANTT, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que:

9.3.15. promova alterações nos contratos firmados e a firmar para alterar a nomenclatura e a natureza dos pagamentos atualmente denominados “Verba de Fiscalização”, uma vez que a atividade de fiscalização da agência decorre do regular exercício de poder de polícia administrativa e, por isso, somente pode ser custeada por tributos instituídos por lei, não sendo admissível a cobrança de preço público para essa finalidade;

Inobstante os riscos percorridos pelo Exmo. Relator (em contrato, de pagamento de valores mensais ou anuais, a título de contrapartida pela ação fiscalizatória da ANTT é absolutamente desprovida de respaldo legal, não podendo ser admitida por este Tribunal), na cláusula 16.10, foi mantida a nomenclatura.

Poderia justificar e esclarecer o não cumprimento da recomendação?

Respostas: Os questionamentos apresentados não se relacionam à forma de interpretação dos documentos que compõem o Edital, mas sim à fundamentação das escolhas regulatórias feitas para o projeto, que não cabem ser esclarecidas nesta etapa do certame.

De qualquer forma, a Agência Reguladora não tem obrigação em acatar recomendações do TCU e sua escolha regulatória foi de tratar o tema de forma homogênea e em projetos posteriores.

Protocolo 50505.126460/2024-30

Recebido em 26 de setembro de 2024 – 15:56:09

1. Anexo 14

O Acórdão nº 1592/2024, assim dispôs:

c) recomendar à ANTT, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que:

c.1) exija como condição para a aplicação do mecanismo de mitigação do risco de demanda em favor da concessionária o cumprimento acumulado das obrigações estabelecidas no PER até o ano anterior em que se atingiu as condições necessárias para sua aplicação (demanda realizada acumulada inferior à banda mínima do mecanismo), com fundamento no art. 7º, inciso I, e art. 31, inciso IV, da Lei 8.987/1995 e no art. 175, parágrafo único, incisos I e IV, da Constituição Federal – CF/88 (III);

Tal recomendação teve como justificativa:

A AudRodovias, em contraponto, destaca que:

a) os demais mecanismos para assegurar o adimplemento contratual não se mostraram, até o momento, suficientes;

b) por ocasião da licitação da concessão da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais (TC 032.395/2023-0), a ANTT exigiu o cumprimento das obrigações estabelecidas no PER como requisito para utilização do mecanismo de mitigação do risco de demanda em favor do concessionário;

c) na ausência dessa exigência, o mecanismo de mitigação de demanda deixa de cumprir seu objetivo que é a preservação do cumprimento contratual.

No anexo 14 que trata do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda, não se vê o cumprimento de tal recomendação extramente importante para garantir o cumprimento contratual. Pode justificar?

Respostas: Os questionamentos apresentados não se relacionam à forma de interpretação dos documentos que compõem o Edital, mas sim à fundamentação das escolhas regulatórias feitas para o projeto, que não cabem ser esclarecidas nesta etapa do certame.

De qualquer forma, a Agência Reguladora não tem obrigação em acatar recomendações do TCU e sua escolha regulatória foi de manter o mecanismo para maior comprometimento da performance da concessionária.

Protocolo 50505.126456/2024-71

Recebido em 26 de setembro de 2024 – 15:53:11

1. Clausulas 12 e 13 do contrato

No Acórdão nº 1592/2024, o ilustre Relator, assim narra:

Outro problema dos contratos de concessão de rodovias diz respeito à ilegalidade de parte do mecanismo de contas vinculadas adotado pela ANTT em sua modelagem, na medida em que receitas públicas não são recolhidas à conta única do tesouro, conforme determina a legislação, e formam um caixa paralelo, também vedado, que permite a realização de despesas públicas sem previsão orçamentária, passando ao largo de todo o sistema de contabilidade e orçamento público. A questão, em si, não é nova. A ilegalidade desse mecanismo foi reconhecida pelo Tribunal no citado Acórdão 245/2023-Plenário, de minha relatoria, e existe processo específico instaurado para verificar como essa impropriedade pode impactar os mecanismos de mitigação de risco concebidos pela ANTT.

O TC 008.723/2023-0, sob relatoria do E. Ministro Benjamin Zymler, foi autuado em cumprimento à determinação exarada no item 9.5.3 do Acórdão 752/2023-TCUPlenário, relator E. Ministro Jorge Oliveira, vazado nos seguintes termos:

9.5.3. autue processo apartado para examinar o impacto do mecanismo de mitigação de riscos com o emprego de contas vinculadas em desestatizações (Seção V do Voto e Declaração de Voto do Ministro Walton Alencar Rodrigues);

No voto que proferi nessa ocasião, ressaltei não haver óbices para que receitas advindas da exploração da concessão sejam depositadas em contas vinculadas para garantir o cumprimento de obrigações do concessionário. Assentei, porém, que não existe respaldo jurídico para que valores devidos à União pela outorga fossem destinados, por contrato, para conta de titularidade da concessionária, em vez de serem recolhidos à conta única do Tesouro, em contrariedade às normas e princípios de Direito Financeiro.

Recordo-me da Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental 568, proposta pela Procuradoria-Geral da República, em que se apontava, como ato atentatório a preceito fundamental, a tentativa de alocação de receitas públicas sem passar pelo orçamento público.

Ao deliberar sobre a questão, o Relator, E.

Ministro Alexandre de Moraes, asseverou que, nos termos da legislação brasileira, aqueles recursos possuíam natureza de receita pública, “com a consequente e inexorável atração da incidência das regras constitucionais de Direito Financeiro e Orçamento Público, em especial os princípios da unidade e universalidade orçamentária (art. 165, § 5º, da CF), da unidade de caixa (art. 164, § 3º, da CF) e da própria competência constitucional do Congresso Nacional para deliberar sobre orçamento público (art. 48, I e II, da CF)”.

Não obstante a gravidade da situação, em que despesas da União podem estar sendo custeadas com recursos alocados fora do orçamento, o processo em tela, instaurado há mais de ano, caminha a passos vagarosos e não há sequer proposta de oitiva dos órgãos competentes para discutir a matéria, quais sejam, a Secretaria do Tesouro Nacional, a Secretaria de Orçamento Público e, eventualmente, a AGU.

Retomo esse tema porque verifiquei haver tendência de ampliação desse mecanismo para custear cada vez mais despesas.

Por exemplo, enquanto no TC 008.508/2020-8 havia previsão de recolhimento à Conta Única de 25% do valor da outorga, com o depósito dos restantes 75% em conta específica (recursos

vinculados da concessão), a presente modelagem prevê o depósito integral do valor da outorga diretamente à conta vinculada, não havendo recolhimento de receita alguma para o Tesouro. Verifiquei, também, que foram alterados os valores destinados à conta de retenção na subcláusula 12.2 da minuta de contrato, correspondente aos recursos vinculados, com o aumento de 1% para 2%, a fim de incorporar o adicional de recursos previstos na modelagem econômica e financeira referentes à Infraestrutura resiliente.

Além disso, a ANTT informou estar avaliando a possibilidade de incluir a previsão de verba contratual para que a concessionária possa custear/ressarcir a contratação de verificadores independentes pela Infra S.A., contratação essa sugerida pelo Acórdão 762/2024-TCU-Plenário, de relatoria do E. Ministro Aroldo Cedraz, referente ao projeto da Rota dos Cristais.

A ampliação da utilização desse mecanismo de contas paralelas para custear cada vez mais despesas de entidades públicas é motivo de grave preocupação.

Diante de toda a situação exposta no acórdão, ainda assim, foi mantido o sistema de contas vinculadas no edital e contrato. Dessa forma, questiona-se se num futuro próximo houver proibição de tal proceder, situação passível de ocorrer, como a ANTT pretende adaptar o contrato? Não seria plausível alterar essa situação, alertada no acórdão, para que a concessão não corra o risco de ser prejudicada, também com grandes prejuízos ao usuário paranaense?

Respostas: Os questionamentos apresentados não se relacionam à forma de interpretação dos documentos que compõem o Edital, mas sim à fundamentação das escolhas regulatórias feitas para o projeto, que não cabem ser esclarecidas nesta etapa do certame. Ressalta-se que eventual proibição geral e irrestrita de uso de mecanismos contratuais passariam por alterações contratuais, mantendo-se seu equilíbrio econômico e financeiro.

Protocolo 50505.126452/2024-93

Recebido em 26 de setembro de 2024 – 15:49:54

13. 5.1.3 e PER Vol 1 5.2 tabela 3 item 7

O Paraná é repleto de comunidades de remanescentes de quilombos, devidamente reconhecidas pela Fundação Cultural Palmares, comunidade indígenas e comunidades rurais que se utilizam das rodovias diariamente para suas atividades básicas e que não foram consultadas sobre as interferências que sofrerão com as obras e localização das praças, no caso específico dos quilombolas, nos termos exigidos pela Convenção nº 169, da Organização Internacional do Trabalho. Questiona-se se houve um estudo prévio sobre a existência ou não no perímetro dos lotes 3 e 6, dessas comunidades, bem como, qual o tratamento que os integrantes dessas comunidades terão, tendo em vista que para fazerem uso de serviços públicos, bem como, para o próprio trabalho e sustento, deverão arcar com o pagamento de tarifa de pedágio, sem previsão prévia de isenção ou desconto efetivo previsto de antemão, salvo o desconto de usuário frequente.

Respostas: No âmbito da estruturação, de forma referencial e não vinculante, foram apresentadas informações sobre as comunidades de remanescentes de quilombos no Produto 2 Estudo de Engenharia, Tomo II Estudos Ambientais, Seção 3.3.6.2.

A cláusula 19.3.3 da minuta do Contrato de Concessão prevê as hipóteses de isenção do pagamento de pedágio. Consta também da cláusula 19.3.4 a possibilidade da Concessionária, por

seu único e exclusivo critério e responsabilidade, conceder descontos tarifários, não podendo requerer o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em decorrência dessas práticas. Entretanto, é importante ressaltar que a instituição do desconto para usuários frequentes servirá para que o impacto seja menor para aqueles que se utilizam constantemente da rodovia, com movimentações pendulares, conforme previsto no Desconto de Usuário Frequente (DUF).

Outrossim, a instituição do Desconto para Usuário Frequente (DUF) servirá para conferir justiça tarifária aos usuários de curta distância, minimizando o impacto da introdução de tarifas de pedágio nos custos totais de transporte dos usuários que realizam movimento pendular, que residem em áreas lindeiras à rodovia ou que ali tenham seu local de trabalho, parcialmente lhe desonerando pela frequência habitual, ao passo em que usufrui das melhorias ofertadas pela concessão àquele trecho da rodovia.

Protocolo 50505.126450/2024-02

Recebido em 26 de setembro de 2024 – 15:47:56

1. Clausulas 12 e 13 do contrato

No Acórdão nº 1592/2024, o ilustre Relator, assim narra:

Outro problema dos contratos de concessão de rodovias diz respeito à ilegalidade de parte do mecanismo de contas vinculadas adotado pela ANTT em sua modelagem, na medida em que receitas públicas não são recolhidas à conta única do tesouro, conforme determina a legislação, e formam um caixa paralelo, também vedado, que permite a realização de despesas públicas sem previsão orçamentária, passando ao largo de todo o sistema de contabilidade e orçamento público. A questão, em si, não é nova. A ilegalidade desse mecanismo foi reconhecida pelo Tribunal no citado Acórdão 245/2023-Plenário, de minha relatoria, e existe processo específico instaurado para verificar como essa impropriedade pode impactar os mecanismos de mitigação de risco concebidos pela ANTT.

O TC 008.723/2023-0, sob relatoria do E. Ministro Benjamin Zymler, foi autuado em cumprimento à determinação exarada no item 9.5.3 do Acórdão 752/2023-TCU Plenário, relator E. Ministro Jorge Oliveira, vazado nos seguintes termos:

9.5.3. autue processo apartado para examinar o impacto do mecanismo de mitigação de riscos com o emprego de contas vinculadas em desestatizações (Seção V do Voto e Declaração de Voto do Ministro Walton Alencar Rodrigues);

No voto que proferi nessa ocasião, ressaltai não haver óbices para que receitas advindas da exploração da concessão sejam depositadas em contas vinculadas para garantir o cumprimento de obrigações do concessionário. Assentei, porém, que não existe respaldo jurídico para que valores devidos à União pela outorga fossem destinados, por contrato, para conta de titularidade da concessionária, em vez de serem recolhidos à conta única do Tesouro, em contrariedade às normas e princípios de Direito Financeiro.

Recordo-me da Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental 568, proposta pela Procuradoria-Geral da República, em que se apontava, como ato atentatório a preceito fundamental, a tentativa de alocação de receitas públicas sem passar pelo orçamento público.

Ao deliberar sobre a questão, o Relator, E. Ministro Alexandre de Moraes, asseverou que, nos termos da legislação brasileira, aqueles recursos possuíam natureza de receita pública, “com a consequente e inexorável atração da incidência das regras constitucionais de Direito Financeiro e

Orçamento Público, em especial os princípios da unidade e universalidade orçamentária (art. 165, § 5º, da CF), da unidade de caixa (art. 164, § 3º, da CF) e da própria competência constitucional do Congresso Nacional para deliberar sobre orçamento público (art. 48, I e II, da CF)”.

Não obstante a gravidade da situação, em que despesas da União podem estar sendo custeadas com recursos alocados fora do orçamento, o processo em tela, instaurado há mais de ano, caminha a passos vagarosos e não há sequer proposta de oitiva dos órgãos competentes para discutir a matéria, quais sejam, a Secretaria do Tesouro Nacional, a Secretaria de Orçamento Público e, eventualmente, a AGU.

Retomo esse tema porque verifiquei haver tendência de ampliação desse mecanismo para custear cada vez mais despesas.

Por exemplo, enquanto no TC 008.508/2020-8 havia previsão de recolhimento à Conta Única de 25% do valor da outorga, com o depósito dos restantes 75% em conta específica (recursos vinculados da concessão), a presente modelagem prevê o depósito integral do valor da outorga diretamente à conta vinculada, não havendo recolhimento de receita alguma para o Tesouro.

Verifiquei, também, que foram alterados os valores destinados à conta de retenção na subcláusula 12.2 da minuta de contrato, correspondente aos recursos vinculados, com o aumento de 1% para 2%, a fim de incorporar o adicional de recursos previstos na modelagem econômica e financeira referentes à infraestrutura resiliente.

Além disso, a ANTT informou estar avaliando a possibilidade de incluir a previsão de verba contratual para que a concessionária possa custear/ressarcir a contratação de verificadores independentes pela Infra S.A., contratação essa sugerida pelo Acórdão 762/2024-TCU-Plenário, de relatoria do E. Ministro Aroldo Cedraz, referente ao projeto da Rota dos Cristais.

A ampliação da utilização desse mecanismo de contas paralelas para custear cada vez mais despesas de entidades públicas é motivo de grave preocupação.

Diante de toda a situação exposta no acórdão, ainda assim, foi mantido o sistema de contas vinculadas no edital e contrato. Dessa forma, questiona-se se num futuro próximo houver proibição de tal proceder, situação passível de ocorrer, como a ANTT pretende adaptar o contrato? Não seria plausível alterar essa situação, alertada no acórdão, para que a concessão não corra o risco de ser prejudicada, também com grandes prejuízos ao usuário paranaense?

Respostas: Os questionamentos apresentados não se relacionam à forma de interpretação dos documentos que compõem o Edital, mas sim à fundamentação das escolhas regulatórias feitas para o projeto, que não cabem ser esclarecidas nesta etapa do certame. Ressalta-se que eventual proibição geral e irrestrita de uso de mecanismos contratuais passariam por alterações contratuais, mantendo-se seu equilíbrio econômico e financeiro.

Protocolo 50505.126445/2024-91

Recebido em 26 de setembro de 2024 – 15:45:14

1. MEF

Na Instrução e Acórdão nº 1592/2024, consta que:

“as adaptações do TCU impactariam na tarifa, com a redução no CAPEX, conforme segue: Por fim, destaco que as determinações e recomendações propostas pela AudRodoviaAviação proporcionam, no Lote 3, a redução no Capex de R\$ 603.580.207,66 (abr./2023) e, no Lote 6, de R\$ 212.504.388,77, o que resulta em diminuição da tarifa básica de pedágio a ser cobrada dos

usuários, sobretudo em razão da descoberta de obras já executadas ou que se mostraram desnecessárias.

Questiona-se: após as adaptações recomendadas e determinadas pelo TCU, é possível avaliar o impacto no CAPEX e no preço da tarifa? Quais são esses impactos em termos de valores?

Respostas: Os questionamentos apresentados não se relacionam à forma de interpretação dos documentos que compõem o Edital. Informa-se, ainda, que foram divulgadas, ao longo do processo de estruturação, diversas versões dos estudos de viabilidade técnico-econômica e ambiental, permitindo desta forma acompanhar a evolução na precificação das obras e serviços previstos no projeto.

Protocolo 50505.126440/2024-69

Recebido em 26 de setembro de 2024 – 15:42:42

1. Contrato – Item 19.4.4

O item 19.4.4 prevê que: No caso de conclusão das obras de implantação de contornos previstos no PER, a Reclassificação Tarifária implicará incrementos tarifários aplicáveis a todas as praças de pedágio do Sistema Rodoviário.

Todas as praças respondem por um determinado trecho de rodovia, inclusive suas tarifas são estabelecidas levando-se em conta o tamanho do trecho correspondente.

Qual o sentido de a Reclassificação Tarifária de uma obra de contorno incidir sobre todas as praças já que esse contorno corresponde a um trecho de uma determinada praça?

Respostas: Os questionamentos apresentados não se relacionam à forma de interpretação dos documentos que compõem o Edital, mas sim à fundamentação das escolhas regulatórias feitas para o projeto. Foi mantida no projeto a metodologia da Reclassificação Tarifária das obras de contorno levando em consideração o seu caráter emblemático e a sua relevância para o sistema rodoviário, dado o potencial impacto que as retenções provocadas pelas travessias urbanas saturadas possuem, afetando de forma substancial o desempenho do sistema como um todo.

Protocolo 50505.126438/2024-90

Recebido em 26 de setembro de 2024 – 15:39:52

1. 3.1 e 3.2 do contrato

A cláusula 3.1 do contrato, estabelece que:

“O Prazo da Concessão é de 30 (trinta) anos contados a partir da Data da Assunção, caracterizada pela assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens.

Em seguida, a cláusula 3.2, estabelece que:

O presente Contrato poderá ser prorrogado por uma única vez, inclusive de forma antecipada, a critério do Poder Concedente e de comum acordo com a Concessionária, por no máximo 30 (trinta) anos, nos termos da legislação vigente e em conformidade com os critérios e procedimentos estabelecidos em normativo específico.

É consabido que o Estado do Paraná, delegou à União, pelo prazo de 30 anos, a exploração das rodovias estaduais, que fazem parte dos Lotes 3 e 6, aqui abordados, autorizado pela Lei Estadual

lei estadual 20.668, publicada em 19 de agosto de 2021, que, igualmente, prevê apenas o prazo de 30 anos de delegação. Assim, a cláusula 3.2, que prevê a prorrogação de 30 anos está contrariando expressamente os documentos que balizam a delegação das rodovias estaduais. Como a ANTT pretende solucionar esse impasse jurídico, já que não há garantia de prorrogação pelo Estado do Paraná e nem de que tenha lei estadual autorizando a delegação por período superior aos 30 anos, o que, sob a ótica do concessionário, pode haver frustração em seus objetivos?

No mesmo sentido, o prazo máximo de 60 anos de concessão, não enseja um engessamento do contrato e por conseguinte da própria concessão, com possível prática de tarifas altas e ausência de obras? Como se pretende garantir que tal não ocorra?

Respostas: A minuta do Contrato de Concessão estipula o prazo de concessão de 30 anos em conformidade com a lei estadual e a legislação vigente. As subcláusulas 3.2 e seguintes apresentam a possibilidade de prorrogação da concessão por mais 30 anos, desde que atendidas algumas condições e exigências. Embora não expressa, uma condição necessária é a prorrogação da delegação e respectivo convênio a partir do interesse mútuo entre delegante e delegatária.

Protocolo 50505.126426/2024-65

Recebido em 26 de setembro de 2024 – 15:30:18

1. 10.3.vii

O item 10.3. vii prevê que a proposta econômica deve considerar os descontos provenientes dos benefícios fiscais do REIDI – Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura, no tocante ao valor dos investimentos previstos no PER. Indaga-se:

- o valor de CAPEX constantes do MEF já consideram os descontos do REIDI.
- o porquê da composição dos preços unitários constantes no CAPEX do MEF não considerarem os descontos.

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

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

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

Protocolo 50505.126429/2024-07

Recebido em 26 de setembro de 2024 – 15:32:43

1. MEF – item 2.2.

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

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

Respostas: Esclarece-se que houve levantamentos de bens existentes para os estudos e composição de valores, de modo que a modelagem considera adequadamente todos os investimentos e custos operacionais necessários para sua operação.

No entanto, ressalta-se que, conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial.

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

Protocolo 50505.126434/2024-10

Recebido em 26 de setembro de 2024 – 15:37:16

1. 5.1.1.i

Os investimentos previstos nos perímetros urbanos nos municípios interceptados pela Concessão, foram compatibilizados com os planos diretores dos municípios, tendo em vista a necessidade de posterior obtenção de licenças e autorizações governamentais para a execução das obras pela concessionária?

Respostas: As intervenções propostas foram estudadas a partir de Estudo de Viabilidade Econômica, Técnica e Ambiental (EVTEA) em que são estudadas as soluções mais otimizadas em face das particularidades locais, cotejando-se a realização de investimentos nas travessias urbanas vis-à-vis a execução de contornos do trecho urbano. Os investimentos em travessias urbanas não demonstram potencial de conflito com os planos diretores dos municípios, uma vez que são executados dentro ou de forma contígua à própria rodovia existente, ao passo que os contornos não possuem traçado definido fixado no PER, podendo ser definida a posteriori a sua escolha locacional tendo em vista eventuais particularidades locais.

Protocolo 50505.126432/2024-12

Recebido em 26 de setembro de 2024 – 15:35:11

1. Item 9.1.

O item 9.1 estabelece que “Deverá ser contratado, pela Infra S.A., verificador acreditado como organismo de avaliação da conformidade, na forma da Portaria Inmetro nº 367, de 20 de dezembro de 2017, alterada pela Portaria Inmetro nº 39, de 06 de fevereiro de 2020, ou posterior regulamento aplicável sobre inspeção por organismo acreditado.”

Ocorre que o Acórdão 2379/2033 TCU-Plenário, que analisou os lotes 1 e 2, já leiloados e contratados, determinou que houvesse uma regulamentação para a terceirização de atividades essenciais à aferição do nível dos serviços das concessionárias (p. 145). Inobstante, levando em conta a importância do Verificador, suas atribuições e necessidade de isenção, solicita esclarecimentos, se houve a regulamentação, por parte da ANTT, de parâmetros para aferição do

nível dos serviços do verificador, caso contratado pela INFRA/SA ou pela própria concessionária, conforme consta do contrato, e que atenda aquelas relevantes recomendações do TCU:

“Sendo assim, recomendo à ANTT que adote as ações pertinentes para assegurar, em conjunto com o Inmetro, que a regulamentação necessária à efetiva aplicação da cláusula 9.1 do contrato esteja integralmente disponível antes da licitação, em nome da segurança jurídica, e que, ao fazê-lo, preveja;

- mecanismos e critérios para assegurar a isenção e imparcialidade do Verificador Acreditado, bem como os requisitos a configurar o rigor técnico das aferições; e
- estratégias de acompanhamento e verificação das informações e análises produzidas por terceiros, por parte da ANTT. (p. 145-146).

Respostas: Os questionamentos apresentados não se relacionam à forma de interpretação dos documentos que compõem o Edital, mas sim à fundamentação das escolhas regulatórias feitas para o projeto, que não cabem ser esclarecidas nesta etapa do certame.

De qualquer forma, a Agência Reguladora não tem obrigação em acatar recomendações do TCU e o tema é tratado por regulamentos da ANTT: Instrução Normativa nº 19, de 30 de março de 2023, alterada pela Instrução Normativa nº 27, de 22 de agosto de 2024; pela Portaria nº 19, de 20 de Junho de 2023; Resolução nº 6.000, de 1 de dezembro de 2022; previsão na Agenda Regulatória 2023/2024 do projeto de "regulamentação da inspeção nos setores rodoviário e ferroviário".

Protocolo 50505.126473/2024-17

Recebido em 26 de setembro de 2024 – 16:06:51

1. Item 19.4.4 e 19.4.6 do contrato

A justificativa para que as tarifas do novo sistema de concessões do Paraná sejam tão altas foi justamente o volume de obras que devem ser executadas durante o período da concessão.

Entretanto, além do valor alto por quilômetro, o contrato ainda estabelece um novo incremento no item 19.4.4 que se refere à entrega de obras que teoricamente já estão precificadas no valor base da tarifa.

Também no item 19.4.6 se estabelece outro “prêmio” de mais 5% por ocasião da entrega de todas as obras do PER.

O somatório de todos esses índices de Reclassificação Tarifária tende a elevar substancialmente as tarifas que já estão levada.

Nesse sentido, qual o percentual estima-se de elevação da tarifa, em caso de aplicação de todos os índices de reclassificação e prêmios a serem concedidos? Poderia justificar se está havendo preocupação com a modicidade tarifária ao longo da concessão, em cumprimento à lei?

Respostas: Os questionamentos apresentados não se relacionam à forma de interpretação dos documentos que compõem o Edital, mas sim à fundamentação das escolhas regulatórias feitas para o projeto, que não cabem ser esclarecidas nesta etapa do certame.

Ainda, cabe informar que não há previsão de reclassificação em caso de conclusão do conjunto de obras de melhorias previstas no PER, conforme descrito na subcláusula 19.4.6. O contrato será retificado.

Protocolo 50505.126468/2024-04

Recebido em 26 de setembro de 2024 – 16:03:30

Protocolo 50505.126466/2024-15

Recebido em 26 de setembro de 2024 – 16:01:17

1. 19.4.10 do contrato e seguintes

O contrato prevê uma nova modalidade de reclassificação tarifária, nominando-a de recuperação das receitas perdidas pelo atraso na conclusão de obras. O novel instituto foi discutido em diversos documentos entre o TCU e a ANTT, para devido esclarecimento.

No acórdão 1592/2024, foi afirmado:

409. Sobre essa novidade regulatória, realizou-se diversos questionamentos por meio da peça 60, os quais foram respondidas por meio da peça 62.

410. O primeiro desses questionamentos diz respeito à existência ou não do novo regramento contratual referente à essa recuperação de receitas, para o qual a ANTT respondeu que ainda trabalha na redação desse novo regramento (peça 62, p.1).

411. A inexistência de uma redação contratual definitiva acerca desse novo regramento dificulta a análise da novidade regulatória, mas não impede que essa análise seja feita com base na teoria por trás da reclassificação tarifária, bem como nos argumentos trazidos pela Agência.

Foram recomendados alguns melhoramentos nas cláusulas contratuais referentes a novidade regulatória.

Questiona-se:

1. Essa novidade regulatória, já foi regulamentada pela ANTT, afim de que o presente contrato possa cumprir totalmente as características e as regras estabelecidas em instrumento apropriado?
2. Essa nova forma de estabelecer reequilíbrio, não causará, no futuro, sérios impactos nas tarifas, de forma a onerar de forma demasiada o usuário?
3. Por fim, não se está estabelecendo um prêmio ao descumprimento contratual, posto que o concessionário, ao assumir a concessão, tem conhecimento pleno dos riscos e prazos para conclusão das obras, desmerecendo reclassificação em caso de não cumprimento do PER?
4. O novo regramento foi exposto em audiência pública no Estado do Paraná, a fim de garantir a participação popular?

Respostas: 1 - Sim, a minuta do contrato de concessão trata de forma exaustiva - entre as subcláusulas 19.4.10 e 19.4.14 – o mecanismo de recuperação de parte da receita frustrada pelo adiamento da Reclassificação Tarifária. 2 a 4 – O novo formato permite a recuperação somente parcial, considerando a perda gradual a receita de reclassificação a cada ano de atraso. Em termos agregados, em nenhuma hipótese a concessionária poderia se beneficiar dessa medida, somente são atenuados os impactos para mantê-la diligente e com sentido de urgência na execução do investimento. A atualização da metodologia não afeta o fundamento do mecanismo de reclassificação tarifária, apenas realiza calibragem mais adequada, trazendo maior resiliência contratual. Entende-se a atualização feita como um aprimoramento regulatório pontual e natural do processo de concessão, típico da fase de interações junto ao Tribunal de Contas da União.

Protocolo 50505.128251/2024-21

Recebido em 26 de setembro de 2024 – 15:13:49

Protocolo 50505.127858/2024-93

Recebido em 26 de setembro de 2024 – 16:09:00

1. PER Volume II, Tabela 8

De acordo com a Tabela 8 do PER Volume II, há obras de faixas adicionais em pista dupla a serem realizadas na PR-445. Entendemos que, nos pontos em que houver duplicação com previsão de implantação de faixa adicional, não será necessária a reimplantação do acostamento. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer onde consta a respectiva rubrica no Modelo Econômico-Financeiro do projeto.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. No PER Volume I, item 3.2.8 Parâmetros Técnicos, é descrita a obrigatoriedade e medidas mínimas do acostamento de acordo com cada pista, seja ela existente, nova adjacente ou nova não adjacente. Todavia, PER Volume II do Lote 3, item 3.2.4 prevê a exceção da adequação de larguras dos acostamentos existentes na PR-445 apenas entre os quilômetros 62,910 a 88,660.

2. PER Volumes I e II

Entendemos que a largura mínima de gabarito vertical de 5,50m é aplicável somente para novas OAEs, uma vez que o PER, em seus Volumes I e II, não estabelece a necessidade de adequação das OAEs existentes para atendimento ao gabarito vertical de 5,50m. Está correto o entendimento?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. As OAEs existentes poderão ter seus gabaritos verticais mantidos nas condições atuais, mesmo que não atendam ao valor de 5,50m, salvo nas interseções em desnível classificadas como "Melhoria" no PER Volume II.

3. PER Volumes I e II

Entendemos que a Concessionária fará jus a reequilíbrio econômico-financeiro em razão dos custos com manutenção da sinalização vertical, haja vista que o Modelo Econômico-Financeiro do projeto prevê somente o CAPEX de implantação da sinalização vertical os Trabalhos Iniciais. Está correto o entendimento?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Os valores destinados para sinalização nos trabalhos iniciais constam no Modelo Econômico-Financeiro, no qual foram previstos serviços de: limpeza, implantação e recomposição de placas, manutenção e recomposição de sinalização horizontal, bem como tachas e tachões refletivos.

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

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. Deverá a concessionária elaborar sua proposta tendo em vista o atendimento aos Parâmetros de Desempenho contidos no PER.

4. 3.4.2.1, item 13, PER Volume I

Favor esclarecer como a futura Concessionária deverá viabilizar a passagem de veículos de carga excedente quando as praças de pedágio existentes não contiverem pista livre para a passagem,

considerando, especialmente, os casos em que a pista supostamente livre contém o pórtico da pista automática, impedindo a passagem de veículos com altura superior ao gabarito vertical.

Respostas: Esclarece-se que o PER Volume I indica em seu item 3.4.5.1 Praças de Pedágio, nos Parâmetros Técnicos, que: "3. As praças de pedágio deverão contar com pista adicional de, no mínimo, 10 metros de largura, com altura livre, destinada à passagem de veículos especiais em cada sentido de tráfego."

5. 3.4.3.4, Parâmetro Técnico 3, PER Volume I

Entendemos que as BSOs porventura consideradas como "reforma" em rubrica do Modelo Econômico-Financeiro do projeto, mas que demandem CAPEX de implantação (p.ex., BSO existente que opere em contêiner), deverão ser consideradas pelas licitantes em suas propostas econômicas como "implantações". Está correto o entendimento?

Respostas: Caso a proponente avalie que, para atender as exigências expressas no PER Volume I, as adequações das BSOs existentes demandem intervenções do tipo "implantação", cabe à proponente estimar o CAPEX necessário que julgar adequado em sua proposta econômica.

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

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. Deverá a concessionária elaborar sua proposta tendo em vista o atendimento aos Parâmetros de Desempenho contidos no PER.

Protocolo 50505.131441/2024-25

Recebido em 16 de outubro de 2024 – 15:06:10

1. Item 19.4.10 da minuta do contrato

O item 19.4.10 da minuta do contrato prevê a possibilidade de recuperação de receita frustrada pelo adiamento da reclassificação tarifária, o que significa afirmar que a concessionária, ainda que com condicionantes, poderá recuperar a receita a que faria jus desde o momento em que a obra deveria ter ficado pronta. No processo de processo de análise do edital dos lotes 3 e 6 no TCU (autos no 005.717/2024-8), a ANTT sugeriu a incorporação da recuperação das receitas frustradas no edital como oportunidade de melhoria no último mês de maio (peça nº 59), mas não fez acompanhar o pedido de simulações que demonstrariam que a regra não desincentivaria a concessionária a realizar as obras. Na presente ocasião, a ANTT poderia apresentar as planilhas com a memória de cálculo que fez a agência defender a inclusão da recuperação das receitas frustradas no contrato?

Respostas: Os questionamentos apresentados não se relacionam à forma de interpretação dos documentos que compõem o Edital, mas sim à justificativa e fundamentação das escolhas regulatórias feitas para o projeto, ao se entender que o mecanismo não desincentiva a execução do obras, que não cabem ser esclarecidas nesta etapa do certame e cuja fundamentação pode ser encontrada no processo junto ao TCU. O novo formato permite a recuperação somente parcial,

considerando a perda gradual a receita de reclassificação a cada ano de atraso. Em termos agregados, em nenhuma hipótese a concessionária poderia se beneficiar dessa medida, somente são atenuados os impactos para mantê-la diligente e com sentido de urgência na execução do investimento. A atualização da metodologia não afeta o fundamento do mecanismo de reclassificação tarifária, apenas realiza calibragem mais adequada, trazendo maior resiliência contratual. Entende-se a atualização feita como um aprimoramento regulatório pontual e natural do processo de concessão, típico da fase de interações junto ao Tribunal de Contas da União.

2. Item 2.2 do volume 2 da minuta do PER minuta do contrato

O item 2.2 do volume 2 da minuta do PER do lote 3 indica uma referência quilométrica de 5,460 para o Contorno de Califórnia. Na planilha Excel "CAPEX_Detalhado", do arquivo "Paraná IFC_MEF_Lote3Novo_", do Estudos de Viabilidade Econômico-Financeira, contudo, a referência para o este contorno (código 1000007) é de 11,11 km. Qual dos valores deve prevalecer? Pede-se a conferência da memória de cálculo.

Respostas: O entendimento está parcialmente correto.

A extensão do Contorno de Califórnia informada no MEF apresenta uma inconsistência na aba "CAPEX-Detalhado". Entretanto, a extensão utilizada para a precificação do contorno está correta na aba "LOTE", sendo equivalente ao valor informado no PER - Volume II.

Não obstante, reitera-se que tem que se considerar o estipulado no PER, uma vez que o MEF é meramente referencial.

3. Tabela II do anexo 5 da minuta do contrato

A tabela II do anexo 5 da minuta do contrato do lote 3 não aponta nenhum percentual de desconto, acréscimo de reequilíbrio e estoque de melhorias para o Contorno de Califórnia. A situação foge à lógica contratual e desincentiva a edificação da obra. Estaria correta a tabela nesse ponto?

Respostas: O entendimento está correto. Houve um erro material e será ajustado na próxima publicação dos anexos do contrato, contemplando fator D específica para o Contorno de Califórnia.

Protocolo 50505.131575/2024-46

Recebido em 16 de outubro de 2024 – 16:01:16

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 abril de 2023. Contudo, o item 7.2.1 prevê que, no caso de renovação, deverá ser aplicado reajuste contabilizado desde fevereiro de 2023.

Entende-se que a data correta para contabilização é abril de 2023.

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

Respostas: Não, o entendimento não está correto. A lógica do item 7.2.1 do Edital segue a mesma ideia proposta no conceito de IRT do Contrato, cujo cálculo considera como referência o período entre dois meses antes da data-base e dois meses antes do mês para o qual o valor está sendo atualizado.

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: Não, o entendimento não está correto. O peticionamento eletrônico deverá ser feito por meio de um dos Representantes credenciados da Proponente, com poderes específicos para a prática do ato, via acesso externo ao Sistema Eletrônico de Informações (SEI), cujas instruções de acesso, habilitação e utilização encontram-se disponíveis no sítio eletrônico da ANTT.

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: O entendimento está correto. O detalhamento da comprovação dos poderes dos signatários de apólices de seguro da garantia da proposta se encontra no Manual de Procedimentos do Leilão, no Anexo 21. 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 sítio eletrônico 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. Haverá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso o benefício não seja concedido pelas hipóteses de risco compartilhado ou assumido pelo Poder Concedente, na forma da cláusula 22 do contrato.

5. Edital – Anexo 2 Item 4.1.

Nos termos do item 4.1., Anexo 2 do Edital, é exigido que: “a Seguradora 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 Apointamentos” 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 BR- 277/373/376/476 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, o entendimento está correto.

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\$ 516.500.000,00 (quinhentos e dezesseis milhões, e quinhentos mil reais) para o Lote PR3 e R\$ 607.335.217,81 (seiscentos e sete milhões, trezentos e trinta e cinco mil, duzentos e dezessete reais, e oitenta e um centavos) para o Lote PR6, na data-base de abril de 2023, observadas as regras específicas dos itens 7.1 e 7.2 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.

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 Frequentemente 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 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.

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 BR- 277/373/376/476 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 BR-040/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.

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 BR- 277/373/376/476 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 BR-040/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 BR- 277/373/376/476 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. Não obstante, frisa-se que, conforme disposto na subcláusula 8.6.2 da minuta do Contrato, cabe à Concessionária demonstrar a vantajosidade da solução de contorno alternativo se comparada com a solução original.

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 BR- 277/373/376/476 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 BR- 040/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 BR- 277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023); BR- 153/414/080/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 BR- 277/373/376/476 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 BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº 73 do Protocolo 50500.025006/2022-41) e BR-040/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 a 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

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\$ 179.199.885,76 (cento e setenta e nove milhões, cento e noventa e nove mil, oitocentos e oitenta e cinco reais e setenta e seis 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\$ 179.199.885,76 (data-base de abril/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.

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 '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. As hipóteses que não são consideradas como vício oculto estão dispostas na cláusula 22.4.2, "i".

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 BR- 277/373/376/476 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); BR-116/493/495/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 BR- 277/373/376/476 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); BR-116/493/495/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 exime 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 BR- 277/373/376/476 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, está correto o entendimento. Como previsto de forma expressa, o posicionamento do Comitê tem caráter recomendatório, podendo subsidiar a tomada de decisão da ANTT e precedendo à decisão administrativa sobre a matéria.

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 BR- 277/373/376/476 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); BR-116/493/495/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. 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, entende-se que as eventuais receitas não auferidas pela Concessionária entre o prazo inicial previsto para assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens até a sua efetiva assinatura, dará causa ao reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária.

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

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Em caso de eventual atraso na entrega do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, a Data de Assunção da Concessão será postergada, assim como o início das obrigações contratuais, de forma que o equilíbrio econômico-financeiro do contrato será preservado.

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 3.1

Em referência ao item 3.1., 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: Não, o entendimento não está correto, pois não há item 15 no Anexo 4. Contudo, para uma melhor compreensão será alterada a referência na minuta do Contrato de "item 5", para "subitem 5.1".

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 PRF e ao BPRV/PR. Além disso, é possível agendar vistorias ao Sistema Rodoviário objeto da licitação diretamente com o DNIT ou o DER/PR, permitindo assim uma avaliação mais detalhada por parte dos interessados.

32. Minuta de Contrato Cláusula 4.2.6

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: Não, o entendimento não está correto. A Concessionária é responsável por todos os bens da concessão e deve cumprir todas as obrigações contratuais referente a esses bens. A concessionária deverá apresentar possíveis pleitos de destinação, que serão deliberados pela ANTT, sem que gere qualquer expectativa para a concessionária. Caso a Concessionária não tenha interesse em explorar tais bens integrantes do sistema rodoviário, o Poder Concedente avaliará a sua desvinculação da concessão.

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\$ 230.563.084,21.

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. Conforme a subcláusula 5.7.2, 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 do valor correspondente a 80% (oitenta por cento) da variação dos valores efetivamente aplicados em relação ao montante previsto na subcláusula 5.7.1. Ainda, conforme subcláusula 5.7.1, (ii), 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 sítios arqueológicos, cabe à concessionária os custos para o cumprimento das condicionantes já existentes ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos responsáveis, observando o compartilhamento de risco previsto na subcláusula 5.7.

O Poder Concedente assume os riscos para o caso indicado na cláusula 22.6.2 (iii).

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: As informações sobre os processos de licenciamento ambiental, tais como as condicionantes das licenças e autorizações vigentes, constam no Produto 2 – Estudo de engenharia – Tomo II – Estudos Socioambientais, seção 5.1 Situação Atual do Licenciamento Ambiental, tabela 5-3.

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 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 dos itens 2.5 e 2.6 do Edital.

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 das 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. Todo 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, consequentemente, 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 serviço 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. Esses custos não devem ser considerados na proposta econômico-financeira 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 19.6.4, pois os custos também serão objeto do reequilíbrio econômico-financeiro, na forma da regulamentação indicada na cláusula 19.6.5.

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, entende-se que as eventuais receitas não auferidas pela Concessionária entre o prazo inicial previsto para assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens até a sua efetiva assinatura, dará causa ao reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária.

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

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Em caso de eventual atraso na entrega do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, a Data de Assunção da Concessão será postergada, assim como o início das obrigações contratuais, de forma que o equilíbrio econômico-financeiro do contrato será preservado.

42. 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.

43. 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.

44. 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.

45. 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.

46. 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 consideradas 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: Foram atualizadas as informações para que as proponentes interessadas no projeto possam analisá-lo e elaborarem suas propostas. No que diz respeito às obras em andamento por terceiros, para o Lote 3, as informações foram encaminhadas por meio dos Ofícios nº 1819/2024/SNTR e 1931/2024/SNTR. Para o Lote 6, as informações foram encaminhadas por meio dos Ofícios nº 1826/2024/SNTR e 1962/2024/SNTR.

Os referidos ofícios e seus anexos serão disponibilizados na página eletrônica da ANTT.

Contudo, de acordo com o item 2.5 do Edital de Concessão, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. O subitem 2.5.1 estipula ainda 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.

47. 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: Foram atualizadas as informações para que as proponentes interessadas no projeto possam analisá-lo e elaborarem suas propostas. Para o Lote 3, as informações foram encaminhadas por meio dos Ofícios nº 1819/2024/SNTR e 1931/2024/SNTR. Para o Lote 6, as informações foram encaminhadas por meio dos Ofícios nº 1826/2024/SNTR e 1962/2024/SNTR.

Os referidos ofícios e seus anexos serão disponibilizados na página eletrônica da ANTT.

Contudo, de acordo com o item 2.5 do Edital de Concessão, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. O subitem 2.5.1 estipula ainda 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.

48. 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.

Respostas: Deverá ser considerado pelas Proponentes o disposto no item 10.3 X do Edital, que dispõe que a Proposta Econômica Escrita deverá considerar a legislação vigente na data de sua apresentação, para efeito dos riscos assumidos pelo Poder Concedente referente a tributos ou encargos legais, os quais se encontram descritos na subcláusula 22.3.2 da minuta de Contrato.

Ainda, sobre os questionamentos, estipula-se que i) as possíveis alterações promovidas pela Reforma Tributária que venham a impactar a execução do Contrato de Concessão serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro, as quais serão estudadas caso a caso, o que significa que não necessariamente o reequilíbrio se dará em favor da Concessionária; ii) e iii) a promoção do reequilíbrio econômico-financeiro dependerá de análise do caso concreto para verificar quais os mecanismos contratuais existentes são mais apropriados, tendo como requisito a demonstração do impacto das alterações tributárias realizadas.

49. PER Volume I - Item 3.4.2.8

No 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, entende-se que o custo com a postagem das notificações e multas por infração de trânsito por excesso de velocidade são de responsabilidade da ANTT. Está correto o entendimento? Caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Não, 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. Reforçamos 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.

50. PER Volume I Itens 3.4.3.1 e 3.4.3.5

O Volume I do PER, prevê que:

- Item 3.4.3.1 SAU - Serviço de Atendimento ao Usuário, "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 Serviço de Atendimento a Demais Incidentes "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."

Visto isso, considerando as obrigações da Concessionária relativas a apreensão de animais que estejam na faixa de domínio, bem como as exigências decorrentes da situação do animal atropelado ou morto e em caso de identificação da presença de animais silvestres, atividades que deverão seguir as exigências do IBAMA, como p. ex, Autorização de Captura, Coleta e Transporte de Material Biológico, responsável técnico habilitado para a captura, disponibilização de local para armazenamento e destinação dos animais, entende-se que tais atividades necessitam de orçamento para atendimento de tais obrigações que estão necessariamente atreladas as obrigações previstas no PER. No entanto, não verificou-se o orçamento, no arquivo "Parana_IFC_MEF_Lote6Novo_Rev03_240802_B_Valor_Referencia_WACC_02.09.2024.VFinal" para os custos com a destinação dos animais e/ou tratamento de animais atropelados. Caso já conste no referido documento, pedimos que seja identificado a localização. 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".

51. PER Volume II - 3.4.A

No Volume II do PER, item 3.4.A, de acordo com o Cronograma de Implantação Operacional, a Tabela 95 do item 3.4.6.1, apresenta o prazo para operação dos Postos de Pesagem.

Considerando que de acordo com a tabela 103 do Apêndice D as três balanças precisarão passar por melhorias para atender os parâmetros técnicos, entende-se que o prazo para início da operação de 12 meses. Está correto nosso entendimento?

Respostas: O entendimento está correto. Considerando que estão previstas intervenções de melhorias para todos os Postos de Pesagem Existentes, o prazo para o início da Operação conforme o Cronograma de Implantação Operacional do Programa de Exploração da Rodovia – PER Volume II será de 12 meses.

52. PER - Volume II - Apêndice C

Em referência à tabela 104, Apêndice C, que prevê quantitativos mínimos de veículos a serem fornecidos pela Concessionária, incluindo veículos operacionais e viaturas. Entende-se que a quantidade inicial prevista se refere tão somente ao número de veículos que deverá ser mantido pela futura Concessionária para cada categoria e finalidade, não havendo qualquer relação entre os quantitativos mínimos indicados na Tabela e o número de futuros operadores destes veículos, de modo que tal previsão se refere a disponibilidade total de veículos por ano para o atendimento dos parâmetros operacionais do PER.

Tal interpretação está em linha com o entendimento proferido pela ANTT no item 2 do Protocolo 50500.183287/2023-36, da Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento divulgada no site da Agência do procedimento licitatório referente ao Edital de Concessão nº 01/2023 para concessão do Sistema Rodoviário BR-277/373/376/476 e PR-418/423/427, bem como, no item 10 do Protocolo 50500.028430/2024-17 da Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento divulgada no site da Agência do procedimento licitatório referente ao Edital de Concessão nº 01/2023 para concessão do Sistema Rodovias da BR-040/MG, compreendido pelo trecho entre o entroncamento com a BR-356/MG(A) (p/ Belo Horizonte) até o início da interseção de entroncamento com a Antiga União e Indústria (B. Triunfo) Edital de Concessão nº 01/2023 para concessão do Sistema Rodoviário BR-277/373/376/476 e Favor confirmar se nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Vale ressaltar que os quantitativos estipulados na Tabela 104 do Apêndice C do PER Volume II do Lote 6 são os Quantitativos Mínimos das Instalações e Equipamentos da Frente de Serviços Operacionais que deverão ser atendidos. A concessionária deverá atender os parâmetros estabelecidos no item 3.4.3 (Serviço de Atendimento ao Usuário) do PER Volume I.

Protocolo 50505.131588/2024-15

Recebido em 16 de outubro de 2024 – 16:17:36

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 abril de 2023. Contudo, o item 7.2.1 prevê que, no caso de renovação, deverá ser aplicado reajuste contabilizado desde fevereiro de 2023. Entende-se que a data correta para contabilização é abril de 2023. Favor confirmar se o entendimento está correto. Caso não esteja, favor esclarecer.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. A lógica do item 7.2.1 do Edital segue a mesma ideia proposta no conceito de IRT do Contrato, cujo cálculo considera como referência o período entre dois meses antes da data-base e dois meses antes do mês para o qual o valor está sendo atualizado.

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: Não, o entendimento não está correto. A Proponente vencedora deverá protocolar, mediante peticionamento eletrônico, somente 1 (uma) via dos Documentos de Qualificação. Ademais, o peticionamento eletrônico deverá ser feito por meio de um de seus Representantes Credenciados, 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.

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 de apólices de seguro da garantia da proposta se encontra no Manual de Procedimentos do Leilão, no Anexo 21. 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 sítio eletrônico 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 compartilhado ou assumido pelo Poder Concedente, na forma da cláusula 22 da minuta de Contrato.

5. Edital – Anexo 2 Item 4.1.

Nos termos do item 4.1., Anexo 2 do Edital, é exigido que: “a Seguradora 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 BR- 277/373/376/476 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.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

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\$ 516.500.000,00 (quinhentos e dezesseis milhões, e quinhentos mil reais) para o Lote PR3 e R\$ 607.335.217,81 (seiscentos e sete milhões, trezentos e trinta e cinco mil, duzentos e dezessete reais, e oitenta e um centavos) para o Lote PR6, na data-base de abril de 2023, observadas as regras específicas dos itens 7.1 e 7.2 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.

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 Frequentemente 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 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.

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: A data base referenciada para atualização da remuneração B3 S.A é dezembro/2023, conforme indicado no Manual de Procedimentos do Leilão. Em relação a eventual reajuste, deverá ser considerado o disposto no mesmo documento: "A remuneração da B3 será atualizada pela variação positiva do IPCA - Índice de Preços ao Consumidor Amplo, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, caso o pagamento seja efetuado em data superior a um ano contado a partir da data-base de dezembro/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 BR- 277/373/376/476 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 BR-040/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.

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 BR- 277/373/376/476 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 BR-040/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 BR- 277/373/376/476 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. Não obstante, frisa-se que, conforme disposto na subcláusula 8.6.2 da minuta do Contrato, cabe à Concessionária demonstrar a vantajosidade da solução de contorno alternativo se comparada com a solução original.

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 BR- 277/373/376/476 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 BR- 040/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 BR- 277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023); BR- 153/414/080/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 BR- 277/373/376/476 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 BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº 73 do Protocolo 50500.025006/2022-41) e BR-040/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 a 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

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\$ 179.199.885,76 (cento e setenta e nove milhões, cento e noventa e nove mil, oitocentos e oitenta e cinco reais e setenta e seis 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\$ 179.199.885,76 (data-base de abril/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.

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 '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. As hipóteses que não são consideradas como vício oculto estão dispostas na cláusula 22.4.2, "i".

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 BR- 277/373/376/476 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); BR-116/493/495/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 BR- 277/373/376/476 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); BR-116/493/495/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 exime 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 BR- 277/373/376/476 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, está correto o entendimento. Como previsto de forma expressa, o posicionamento do Comitê tem caráter recomendatório, podendo subsidiar a tomada de decisão da ANTT e precedendo à decisão administrativa sobre a matéria.

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 BR- 277/373/376/476 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); BR-116/493/495/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. 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, entende-se que as eventuais receitas não auferidas pela Concessionária entre o prazo inicial previsto para assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens até a sua efetiva assinatura, dará causa ao reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária.

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

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Em caso de eventual atraso na entrega do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, a Data de Assunção da Concessão será postergada, assim como o início das obrigações contratuais, de forma que o equilíbrio econômico-financeiro do contrato será preservado.

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 3.1

Em referência ao item 3.1., 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: Não, o entendimento não está correto, pois não há item 15 no Anexo 4. Contudo, para uma melhor compreensão será alterada a referência na minuta do Contrato de "item 5", para "subitem 5.1".

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 PRF e ao BPRV/PR. Além disso, é possível agendar vistorias ao Sistema Rodoviário objeto da licitação diretamente com o DNIT ou o DER/PR, permitindo assim uma avaliação mais detalhada por parte dos interessados.

32. Minuta de Contrato Cláusula 4.2.6

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: Não, o entendimento não está correto. A Concessionária é responsável por todos os bens da concessão e deve cumprir todas as obrigações contratuais referente a esses bens. A concessionária deverá apresentar possíveis pleitos de destinação, que serão deliberados pela ANTT, sem que gere qualquer expectativa para a concessionária. Caso a Concessionária não tenha interesse em explorar tais bens integrantes do sistema rodoviário, o Poder Concedente avaliará a sua desvinculação da concessão.

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\$ 230.563.084,21. 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. Conforme a subcláusula 5.7.2, 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 do valor correspondente a 80% (oitenta por cento) da variação dos valores efetivamente aplicados em relação ao montante previsto na subcláusula 5.7.1. Ainda, conforme subcláusula 5.7.1, (ii), 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 sítios arqueológicos, cabe à concessionária os custos para o cumprimento das condicionantes já existentes ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos responsáveis, observando o compartilhamento de risco previsto na subcláusula 5.7.

O Poder Concedente assume os riscos para o caso indicado na cláusula 22.6.2 (iii).

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: As informações sobre os processos de licenciamento ambiental, tais como as condicionantes das licenças e autorizações vigentes, constam no Produto 2 – Estudo de engenharia – Tomo II – Estudos Socioambientais, seção 5.1 Situação Atual do Licenciamento Ambiental, tabela 5-3. 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 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 dos itens 2.5 e 2.6 do Edital.

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. Todo 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 serviço 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 indicado na cláusula 19.6.4, pois os custos também serão objeto do reequilíbrio econômico-financeiro, na forma da regulamentação indicada na cláusula 19.6.5.

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, entende-se que as eventuais receitas não auferidas pela Concessionária entre o prazo inicial previsto para assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens até a sua efetiva assinatura, dará causa ao reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária.

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

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Em caso de eventual atraso na entrega do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, a Data de Assunção da Concessão será postergada, assim como o início das obrigações contratuais, de forma que o equilíbrio econômico-financeiro do contrato será preservado.

42. 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.

43. 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.

44. 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.

45. 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.

46. 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 consideradas 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. 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.

47. 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: Foram atualizadas as informações para que as proponentes interessadas no projeto possam analisá-lo e elaborarem suas propostas. Para o Lote 3, as informações foram encaminhadas por meio dos Ofícios nº 1819/2024/SNTR e 1931/2024/SNTR. Para o Lote 6, as informações foram encaminhadas por meio dos Ofícios nº 1826/2024/SNTR e 1962/2024/SNTR.

Os referidos ofícios e seus anexos serão disponibilizados na página eletrônica da ANTT.

Contudo, de acordo com o item 2.5 do Edital de Concessão, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. O subitem 2.5.1 estipula ainda 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.

48. 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: Deverá ser considerado pelas Proponentes o disposto no item 10.3 X do Edital, que dispõe que a Proposta Econômica Escrita deverá considerar a legislação vigente na data de sua apresentação, para efeito dos riscos assumidos pelo Poder Concedente referente a tributos ou encargos legais, os quais se encontram descritos na subcláusula 22.3.2 da minuta de Contrato.

Ainda, sobre os questionamentos, estipula-se que i) as possíveis alterações promovidas pela Reforma Tributária que venham a impactar a execução do Contrato de Concessão serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro, as quais serão estudadas caso a caso, o que significa que não necessariamente o reequilíbrio se dará em favor da Concessionária; ii) e iii) a promoção do reequilíbrio econômico-financeiro dependerá de análise do caso concreto para verificar quais os mecanismos contratuais existentes são mais apropriados, devendo ser demonstrado o impacto das alterações tributárias realizadas.

49. PER Volume I - Item 3.4.2.8

No 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, entende-se que o custo com a postagem das notificações e multas por infração de trânsito por excesso de velocidade são de responsabilidade da ANTT. Está correto o entendimento? Caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Não, 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. Reforçamos 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.

50. PER Volume I Itens 3.4.3.1 e 3.4.3.5

O Volume I do PER, prevê que:

- Item 3.4.3.1 SAU - Serviço de Atendimento ao Usuário, "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 Serviço de Atendimento a Demais Incidentes "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."

Visto isso, considerando as obrigações da Concessionária relativas a apreensão de animais que estejam na faixa de domínio, bem como as exigências decorrentes da situação do animal atropelado ou morto e em caso de identificação da presença de animais silvestres, atividades que deverão seguir as exigências do IBAMA, como p. ex, Autorização de Captura, Coleta e Transporte de Material Biológico, responsável técnico habilitado para a captura, disponibilização de local para armazenamento e destinação dos animais, entende-se que tais atividades necessitam de orçamento para atendimento de tais obrigações que estão necessariamente atreladas as obrigações previstas no PER. No entanto, não verificou-se o orçamento, no arquivo "Parana_IFC_MEF_Lote6Novo_Rev03_240802_B_Valor_Referencia_WACC_02.09.2024.VFinal" para os custos com a destinação dos animais e/ou tratamento de animais atropelados. Caso já conste no referido documento, pedimos que seja identificado a localização. 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".

51. PER Volume II - 3.4.A

No Volume II do PER, item 3.4.A, de acordo com o Cronograma de Implantação Operacional, a Tabela 101 do item 3.4.6.1, apresenta o prazo para operação dos Postos de Pesagem.

Considerando que de acordo com a tabela 109 do Apêndice D as três balanças precisarão passar por melhorias para atender os parâmetros técnicos, entende-se que o prazo para início da operação de 12 meses. Está correto nosso entendimento?

Respostas: O entendimento está correto. Considerando que estão previstas intervenções de melhorias para todos os Postos de Pesagem Existentes, o prazo para o início da Operação conforme o Cronograma de Implantação Operacional do Programa de Exploração da Rodovia – PER Volume II será de 12 meses.

52. PER Volume II - Apêndice D

Em análise a Tabela 108 - Localizações das Bases de Serviços Operacionais do Apêndice D, identificamos a previsão de aproveitamento de apenas duas bases já existentes. A cerca das outras cinco bases já existentes no trecho, pedimos informações sobre qual tratativa deverá ser feita com estes prédios.

Respostas: Caberá a futura concessionária decidir sobre a destinação dos bens e edificações existentes ao longo da rodovia. Para os casos de desfazimento ou demolição de edificações, estas deverão ser previamente submetidas à ANTT e os custos decorrentes serão de responsabilidade exclusiva da concessionária. Optando-se pela preservação do bem ou edificação, a concessionária deverá arcar com os custos de manutenção e conservação ao longo de toda a concessão.

53. PER - Volume II - Apêndice C

Em referência à tabela 104, Apêndice C, que prevê quantitativos mínimos de veículos a serem fornecidos pela Concessionária, incluindo veículos operacionais e viaturas. Entende-se que a quantidade inicial prevista se refere tão somente ao número de veículos que deverá ser mantido pela futura Concessionária para cada categoria e finalidade, não havendo qualquer relação entre os quantitativos mínimos indicados na Tabela e o número de futuros operadores destes veículos, de modo que tal previsão se refere a disponibilidade total de veículos por ano para o atendimento dos parâmetros operacionais do PER.

Tal interpretação está em linha com o entendimento proferido pela ANTT no item 2 do Protocolo 50500.183287/2023-36, da Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento divulgada no site da Agência do procedimento licitatório referente ao Edital de Concessão nº 01/2023 para concessão do Sistema Rodoviário BR-277/373/376/476 e PR-418/423/427, bem como, no item 10 do Protocolo 50500.028430/2024-17 da Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento divulgada no site da Agência do procedimento licitatório referente ao Edital de Concessão nº 01/2023 para concessão do Sistema Rodovias da BR-040/MG, compreendido pelo trecho entre o entroncamento com a BR-356/MG(A) (p/ Belo Horizonte) até o início da interseção de entroncamento com a Antiga União e Indústria (B. Triunfo) Edital de Concessão nº 01/2023 para concessão do Sistema Rodoviário BR-277/373/376/476 e Favor confirmar se nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Vale ressaltar que os quantitativos estipulados na Tabela 104 do Apêndice C do PER Volume II do Lote 6 são os Quantitativos Mínimos das Instalações e Equipamentos da Frente de Serviços Operacionais que deverão ser atendidos. A concessionária deverá atender os parâmetros estabelecidos no item 3.4.3 (Serviço de Atendimento ao Usuário) do PER Volume I.

Protocolo 50500.176019/2024-49

Recebido em 16 de outubro de 2024 – 23:15:40

1. Item 5.7.i, Edital; Item 13, Anexo 5 do Edital

Segundo o item 5.7, “i”, do Edital, cada consorciado deverá atender individualmente às exigências relativas à regularidade jurídica, fiscal e trabalhista e à qualificação econômico-financeira contidas no Anexo 5 do Edital. O item 13 do Anexo 5 do Edital estabelece que o patrimônio líquido a ser considerado para a Qualificação Econômico-Financeira do Consórcio será obtido pelo somatório do patrimônio líquido de cada consorciado, na proporção de sua respectiva participação.

Solicitamos confirmar o entendimento de que a exigência de qualificação econômico-financeira relativa à comprovação de patrimônio líquido mínimo por consórcios poderá ser obtida pelo somatório do patrimônio líquido de cada consorciado, respeitado o disposto nos subitens “i” e “ii” do item 13 do Anexo 5 do Edital.

Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-381/MG (item 3, Protocolo nº 50505.031293/2024-40, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

2. Item 10.3.x, Edital Cl. 22.3.2, Minuta do Contrato de Concessão

De acordo com o Edital:

“7.9 A Garantia da Proposta poderá ser executada nas hipóteses de inadimplemento total ou parcial, por parte das Proponentes, das obrigações por elas assumidas em virtude de sua participação no Leilão, mediante notificação, pela ANTT, às Proponentes inadimplentes e às respectivas seguradoras, assegurado o direito ao contraditório e ampla defesa, sem prejuízo das demais penalidades previstas no Edital ou na Legislação, incluindo, mas não se limitando às seguintes hipóteses: (...) I. não apresentação ou apresentação da Proposta Econômica Escrita que não atenda à totalidade das exigências estabelecidas na legislação aplicável e no Edital;

10.3 A Proposta Econômica Escrita deverá considerar as seguintes premissas: (...) X. a legislação vigente na data da Proposta Econômica Escrita, para efeito dos riscos assumidos pelo Poder Concedente referente a tributos ou encargos legais.”

A Minuta do Contrato de Concessão, por sua vez, dispõe que:

“22.3.2 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.”

Como é de conhecimento público, discussões envolvendo a Reforma Tributária estão em curso atualmente no Congresso Nacional, com potenciais alterações sensíveis em matéria tributária nos anos subsequentes. Diante disso, entendemos que alterações na legislação tributária, inclusive decorrentes da Reforma Tributária, com comprovado impacto às receitas da Concessão serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro pelas formas previstas na Minuta do Contrato de Concessão, observada a exceção da Cl. 22.3.2. Está correto o entendimento?

A ANTT firmou os seguintes entendimentos sobre a questão em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais e da BR-262/MG - Rota do Zebu, conforme abaixo:

“O Edital fixa, dentre as premissas a serem consideradas pelos licitantes para elaboração da Proposta Econômica Escrita, o seguinte: “a legislação vigente na data da Proposta Econômica Escrita, para efeito dos riscos assumidos pelo Poder Concedente referente a tributos ou encargos legais.”

A Minuta do Contrato de Concessão, por sua vez, dispõe que: “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.” Diante disso, considerando as atuais discussões da Reforma Tributária no âmbito do Congresso Nacional, entendemos que alterações na legislação tributária que impactem os tributos incidentes sobre as receitas com comprovado impacto à Concessão serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro pelas formas previstas na Minuta do Contrato de Concessão. Está correto o entendimento?

Sobre o tema, recentemente no âmbito do projeto da BR- 040/GO/MG Rota dos Cristais a ANTT firmou o seguinte entendimento em Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos:

“29. Item 10.3 do Edital Foi aprovada na Câmara dos Deputados a PEC nº 45/2019 (“Reforma Tributária”), a qual, observado o prazo de transição nela previsto, até 2033, promove profunda alteração na matriz tributária aplicável aos investimentos e custos bem como às receitas do projeto consistente na (i) substituição dos atuais ICMS, ISSQN, IPI, PIS e COFINS por novos tributos designados como IBS (Imposto sobre Bens e Serviços) e CBS (Contribuição sobre Bens e Serviços). No contexto da Rota dos Cristais, de acordo com o Edital de Concessão 02 / 2024, as Propostas Econômicas Escritas devem considerar, entre outras premissas, todos os tributos atualmente em vigor, desconsiderando qualquer benefício fiscal (Item 10.3.I), a alíquota de 5% para o ISSQN sobre a receita anual de pedágio (Item 10.3.II) bem como o benefício fiscal do REIDI até o prazo final da concessão (Item. 10.3.VII).

Conforme Contrato, a Concessionária é responsável pelos encargos tributários aplicáveis (Cláusula 15.7), sendo que o Poder Concedente é responsável, dentre outros, pelos seguintes riscos relacionados à Concessão: “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.” (Cláusula 22.3.2).

Além disso, consoante a matriz tributária atual, as receitas de pedágio estão sujeitas ao ISSQN à alíquota de 5% e ao Pis/COFINS à alíquota de 3,65%. Embora PEC acima referida não tenha sido regulamentada, sinalizam-se alíquotas no patamar de 25% sobre a receita, ou até superior, o que representa um impacto substancial sobre os custos, investimentos e sobre a receita do projeto, potencialmente capaz de afetar a capacidade financeira da Concessionária em arcar com suas obrigações, caso não haja a recomposição do equilíbrio contratual de forma concomitante ao início de vigência da nova matriz tributária.

Neste contexto, indaga-se: a) É correto entender que as alterações na legislação tributária que impactem os tributos incidentes sobre as receitas serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro? b) No cenário de se implementar uma alteração tributária da envergadura como a que está ora em discussão no âmbito do Congresso, é correto assumir que o Poder Concedente revisará a tarifa mediante a aplicação do Fator C de forma concomitante ao início de vigência das novas alíquotas e tributos, conforme o previsto na Cláusula 23.4.2 (ii) do Contrato? c) É correto entender que as alterações na legislação tributária que impactem os tributos incidentes sobre os custos e os investimentos serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro?

Tendo em vista que a redação da Cláusula 23.4.2 do Contrato não estabelece de forma específica como se dará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro no caso de alteração na legislação tributária que afete os custos e investimentos da Concessionária, indaga-se como se dará a recomposição neste caso?

Respostas: Conforme dispõe a subcláusula 22.2 da minuta de Contrato, o Poder Concedente é responsável pelos riscos relacionados a alterações na legislação e regulamentação ou a superveniência de jurisprudência vinculante, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da Concessão, excetuada a legislação de imposto sobre a renda. No tocante aos questionamentos apresentados, esclarecesse que:

a) Sim, está correto o entendimento. b) O entendimento está parcialmente correto. A forma e o momento de implementação de reequilíbrio deverão ser analisados diante do caso concreto, para que os mecanismos adotados sejam apropriados aos impactos. Nos termos do Contrato de Concessão, poderão ser realizados reequilíbrios a posteriori, diante da materialização do risco elencado na subcláusula 22.2.4, assim como poderá ser realizado ajuste contratual amplo para comportar os impactos vindouros das alterações legais, ou ainda uma combinação de ambas as soluções e outras medidas regulatórias. c) A materialização do risco relativo à subcláusula 22.2.4 deverá ter os seus efeitos demonstrados com a devida aplicação de recursos nos objetos afetados à execução contratual (custos e investimentos), caso ocorram. 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.” (Resposta nº 29, Protocolo nº 50505.049327/2024-52, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024) Respostas: Sim, está correto o entendimento. Conforme dispõe a subcláusula 22.2 da minuta de Contrato, o Poder Concedente é responsável pelos riscos relacionados a alterações na legislação e regulamentação ou a superveniência de jurisprudência vinculante, inclusive acerca de criação, alteração ou Número da questão formulada Item do Edital e Anexos Esclarecimento solicitado Número da questão atribuída pela ANTT que constará da ata de esclarecimento extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da Concessão, excetuada a legislação de imposto sobre a renda.” (item 8, Protocolo nº 50505.085983/2024-19, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Conforme dispõe a subcláusula 22.3.2 da minuta de Contrato, o Poder Concedente é responsável pelos riscos relacionados a 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. Os meios mais adequados para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro serão definidos diante do caso concreto.

3. Cl. 5.71, 5.7.2 e 5.7.2.3, Minuta do Contrato de Concessão

A respeito do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Condicionantes de Licenças Ambientais, a Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“5.7.1 A Concessionária considerou na Proposta Econômica Final apresentada no Leilão, para fins de cumprimento das condicionantes de licenças ambientais, o montante de R\$171.740.171,94

(cento e setenta e um milhões, setecentos e quarenta mil, cento e setenta e um mil e noventa e quatro centavos), na data-base de abril de 2023, a ser reajustado anualmente, a partir da Data da Assunção, pelo IRT.

5.7.2 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% (oitenta por cento) 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, mediante prestação de contas aprovada pela ANTT.

5.7.2.3 Na hipótese de os valores despendidos e previstos não ultrapassarem o montante citado na subcláusula 5.7.1 até o término do 10º Ano de Concessão, haverá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do saldo remanescente.” Diante disso, entendemos que eventuais custos adicionais atrelados ao cumprimento das condicionantes de licenças ambientais ocorridos após o 10º Ano de Concessão por motivo ou evento não imputável à Concessionária serão reequilibrados, observado o Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Condicionantes de Licenças Ambientais da Cl. 5.7.2 descrito acima. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento de forma reiterada recentemente em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais e da BR262/MG - Rota do Zebu. Veja-se:

“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: O entendimento está parcialmente correto. Todos os custos associados aos estudos, projetos e planos que visem atender unicamente às condicionantes ambientais decorrentes do licenciamento ambiental poderão constar na prestação de contas da verba de condicionantes ambientais submetida à ANTT. No caso de estudos ou outros custos associados ao cumprimento das condicionantes ambientais após o 10º ano, a Concessionária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na forma definida na subcláusula 5.7.2, sendo que eventuais valores revertidos ao Poder Concedente serão restituídos até o limite da subcláusula 5.7.1, a partir do qual a compensação em favor da Concessionária será de 80% dos custos incorridos.” (Protocolo nº 50505.049110/2024-42, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024; e Protocolo nº 50505.085706/2024-14, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024) “Entendemos que os custos dos estudos complementares solicitados por órgãos de licenciamento, referente às condicionantes do licenciamento, estão considerados nos termos da cláusula 5.7. Sendo assim, o compartilhamento de riscos relacionado com esses custos se aplica até o final do 10º Ano de Concessão. Está correto o entendimento? Caso estes estudos forem solicitados após o 10º Ano de Concessão, sem causa imputável para a Concessionária, ainda assim a Concessionária deverá se responsabilizar pela totalidade custos dos estudos e das ações a eles relacionadas?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Todos os custos associados aos estudos, projetos e planos que visem atender unicamente às condicionantes ambientais decorrentes do

licenciamento ambiental poderão constar na prestação de contas da verba de condicionantes ambientais submetida à ANTT. No caso de estudos ou outros custos associados ao cumprimento das condicionantes ambientais após o 10º ano, a Concessionária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na forma definida na subcláusula 5.7.2, sendo que eventuais valores revertidos ao Poder Concedente serão restituídos até o limite da subcláusula 5.7.1, a partir do qual a compensação em favor da Concessionária será de 80% dos custos incorridos.” (Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024)

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Todos os custos associados aos estudos, projetos e planos que visem atender unicamente às condicionantes ambientais decorrentes do licenciamento ambiental poderão constar na prestação de contas da verba de condicionantes ambientais submetida à ANTT. No caso de estudos ou outros custos associados ao cumprimento das condicionantes ambientais após o 10º ano, a Concessionária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na forma definida na subcláusula 5.7.2, sendo que eventuais valores revertidos ao Poder Concedente serão restituídos até o limite da subcláusula 5.7.1, a partir do qual a compensação em favor da Concessionária será de 80% dos custos incorridos.

4. Cl. 12.1, 12.1.7, 12.2, 12.2.1, 27.1, 27.6 e 27.6.2, Minuta do Contrato de Concessão

Modelo Econômico-financeiro

A Minuta do Contrato de Concessão estabelece que:

“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: (...)

12.1.7 realização de ações voltadas ao desenvolvimento de infraestrutura resiliente, à redução das emissões de gases de efeito estufa, ao meio ambiente e à responsabilidade social, além daquelas estabelecidas explicitamente neste Contrato, e em conformidade com a regulamentação da ANTT.

12.2 Será destinado à Conta de Retenção o valor correspondente a 2% (dois por cento) da Receita Bruta, ao longo de todo o Prazo da Concessão, podendo ser ajustado em razão da aplicação dos mecanismos contratuais e dos fatores de reequilíbrio, na forma prevista no Contrato.

12.2.1 Na hipótese de não adesão ao Mecanismo de Proteção Cambial, a Conta de Retenção deverá ser encerrada pelo Banco Depositário, e os recursos deverão ser destinados diretamente à Conta de Ajuste.

27.1 A Concessionária compromete-se a cumprir as melhores práticas nacionais e internacionais de responsabilidade ambiental, social e de governança, em especial as previstas na Agenda 2030 e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável na ONU (ODS), bem como de padrões e parâmetros que venham a substituí-los.

27.6 A Concessionária deverá submeter à ANTT um Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental, na forma do PER e da regulamentação da ANTT até o término do primeiro ano de concessão, que deverá ser revisado e complementado a cada três anos.

27.6.2 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.”

A respeito da realização de ações voltadas ao desenvolvimento de infraestrutura resiliente com uso dos Recursos Vinculados, conforme Cl. 12.1.7 e 27.6.2, o Modelo Econômico-Financeiro disponibilizado em 06/09/2024 na página oficial do Projeto (aba de “Estudos de Viabilidade”), indica na aba “VLR_REFERÊNCIA” o percentual de 1% como “Verba para adaptação da infraestrutura para resiliência climática (anual)”.

Com isso, apesar da omissão da Minuta do Contrato de Concessão a respeito de destinação específica para as referidas adaptações para atender às demandas de resiliência climática, entendemos que o montante correspondente ao percentual de 1% da Receita Bruta ao longo de todo o Prazo da Concessão será alocado às finalidades e providências previstas nas Cl. 12.1.7 e Cl. 27. Está correto o entendimento?

Em caso negativo, entendemos que a Concessionária não poderá ser responsabilizada por eventual insuficiência de Recursos Vinculados da Conta de Ajuste para a implementação das medidas previstas na Cl. 27, desde que não tenha contribuído para tanto, observado o disposto na Cl. 27.6.3. Está correto o entendimento?

Sobre o tema, recentemente no âmbito do projeto da BR-262/MG - Rota do Zebu a ANTT firmou o seguinte entendimento em Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos:

“(…) o Ministério dos Transportes editou a Portaria nº 622 de 28/06/2024 que estabelece, dentre outras obrigações, que: “Art. 2º Os novos projetos de concessão rodoviária deverão manter a previsão de alocação de, no mínimo, 1% (um por cento) da receita bruta da concessão para o desenvolvimento de infraestrutura resiliente, com o objetivo de reduzir os impactos na infraestrutura rodoviária decorrentes das mudanças do clima”.

Em linha com a Portaria nº 622/2024 do Ministério dos Transportes, o Modelo Econômico-Financeiro disponibilizado na página do Projeto, na aba “Vlr_Referência”, aloca o percentual de 1% como “Infraestrutura Resiliente” e de 1% como “Alíquota Recursos vinculados”.

Em vista desses pontos, favor esclarecer:

1. Em que pese a omissão da Minuta do Contrato de Concessão, considerando o teor da Portaria nº 622/2024 do Ministério dos Transportes e as informações disponibilizadas no Modelo Econômico-Financeiro, entendemos que os montantes correspondentes a 1% da Receita Bruta serão alocados às finalidades e providências previstas na Cl. 12.1.7 e Cl. 27, ao longo de todo o Prazo da Concessão. Está correto o entendimento?
2. Caso a resposta ao item 1 acima seja negativa, entendemos que a Concessionária não poderá ser responsabilizada por eventual insuficiência de Recursos Vinculados da Conta de Ajuste para implementação das medidas previstas na Cl. 27.6, observado o disposto na Cl. 27.6.3. Está correto o entendimento?
3. Favor esclarecer a qual norma o termo “em conformidade com a regulamentação da ANTT” da Cl. 12.1.7 se refere.

Respostas: 1) O entendimento está parcialmente correto. A porcentagem prevista na subcláusula 12.2 será destinada à Conta de Retenção ao longo de todo o prazo da Concessão, e se destina exclusivamente para as finalidades descritas na subcláusula 12.1, e que abrangem as ações propostas no Programa de Resiliência Climática (vide subcláusula 27.6.2), excetuando-se os custos dos estudos e da elaboração do referido programa (vide subcláusula 27.6.3) que deverão ser custeados pela própria Concessionária.

2) Sim, o entendimento está correto. A Concessionária não poderá ser responsabilizada por eventual insuficiência de Recursos Vinculados, desde que não tenha contribuído para tal evento. Vale ressaltar que o Programa de Resiliência deverá ser submetido à avaliação da ANTT que aprovará e autorizará as ações propostas.

3) Ainda não há resolução da ANTT sobre a temática. A criação de regulamento específico faz parte da Agenda Regulatória da Agência para o Biênio 2023/2024.” (item 21, Protocolo nº 50505.085983/2024-19, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024).

Respostas: 1) O entendimento está parcialmente correto. A porcentagem prevista na subcláusula 12.2 será destinada à Conta de Retenção ao longo de todo o prazo da Concessão, e se destina exclusivamente para as finalidades descritas na subcláusula 12.1, e que abrangem as ações propostas no Programa de Resiliência Climática (vide subcláusula 27.6.2), excetuando-se os custos dos estudos e da elaboração do referido programa (vide subcláusula 27.6.3) que deverão ser custeados pela própria Concessionária.

2) Sim, o entendimento está correto. A Concessionária não poderá ser responsabilizada por eventual insuficiência de Recursos Vinculados, desde que não tenha contribuído para tal evento. Vale ressaltar que o Programa de Resiliência deverá ser submetido à avaliação da ANTT que aprovará e autorizará as ações propostas. 3) A resolução da ANTT sobre a temática será criada em breve. A criação de regulamento específico faz parte da Agenda Regulatória da Agência para o Biênio 2023/2024.

5. Itens 16.3 e 16.6, Edital

O Edital dispõe que:

“16.3 Improrrogavelmente, em até 40 (quarenta) dias corridos após a publicação do ato de homologação, como condição para a assinatura do Contrato, a Adjudicatária deverá apresentar à ANTT: (...)”

16.6 O prazo para assinatura do Contrato poderá ser prorrogado se solicitado durante o seu transcurso pela Proponente vencedora e desde que decorra de motivo justificado e aceito pela ANTT.”

É necessário considerar que o período de cumprimento de condições precedentes coincidirá com a época de feriados nacionais de fim de ano e com o período usual de férias coletivas em diversos segmentos de mercado, o que poderá impossibilitar o cumprimento de providências junto a atores externos essenciais para o cumprimento das condições precedentes (por exemplo, seguradoras, corretoras de seguros, junta comercial, etc.), o que foge ao controle da Adjudicatária.

Entendemos, nesse contexto, que o prazo para atendimento às condições precedentes de assinatura do Contrato de Concessão poderá excepcionalmente ser prorrogado, por um única vez, desde que a prorrogação seja solicitada durante o seu transcurso e decorra de motivo fundamentado pela Adjudicatária devidamente aceito pela ANTT, tal qual a hipótese prevista no item 16.6 referente ao prazo para assinatura do Contrato de Concessão. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta ao pedido de esclarecimento objeto do item 4, Protocolo nº 50505.085983/2024-19, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024, apresentado no âmbito do projeto da BR-262/MG - Rota do Zebu.

Em caso negativo, considerando todos os precedentes de projetos recentes da ANTT que preveem a possibilidade da referida prorrogação justificada do prazo para atendimento às condições precedentes de assinatura (BR-381, Lote 2 – Rodovias do Paraná, BR-116/101/SP/RJ, BR-040/MG, entre outros), favor esclarecer qual a justificativa para o disposto no item 16.3 em oposição à lógica

e às finalidades da possibilidade prorrogação por motivo justificado para o caso do prazo de assinatura do Contrato de Concessão previsto no item 16.6.

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. A previsão do item 16.6 do Edital não estabelece a quantidade de vezes, e nem por qual período de tempo, o prazo para assinatura do Contrato poderá ser prorrogado. No entanto, o pedido deve ser feito durante seu transcurso com a necessária motivação justificada, a ser aceita pela ANTT.

6. Cl. 19, Minuta do Contrato de Concessão Item 3.9, Anexo 5 do Contrato

De acordo com o item 3.9 do Anexo 5 do Contrato:

“O percentual relativo ao Acréscimo de Reequilíbrio – Fator E incidirá diretamente sobre a Tarifa de Pedágio, na forma da cláusula 19 do Contrato, e será calculado de acordo com a seguinte fórmula”.

Ante a omissão de regramento na Cl. 19 da Minuta do Contrato de Concessão sobre a incidência direta do Fator E sobre a Tarifa de Pedágio, favor esclarecer de forma objetiva o significado atribuído à expressão “na forma da cláusula 19 do Contrato” no item 3.9 do Anexo 5 do Contrato.

Respostas: A remissão à cláusula 19 é feita para indicar todo o tratamento contratual sobre a Tarifa de Pedágio, sob a qual incide o referido Fator E, como por exemplo: sobre o sistema tarifário e a reclassificação tarifária. De forma específica, vale ressaltar a subcláusula 19.8 que trata sobre a Revisão Ordinária, ou seja, momento de inclusão e aplicação do Fator E.

7. Cl. 19.1.1, 19.1.3 e 19.1.4, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão estabelece que:

“19.1.1 A cobrança da Tarifa de Pedágio somente poderá ter início após, cumulativamente:

- (i) demonstração pela Concessionária da capacidade para a operação do Sistema Rodoviário.
- (ii) atendimentos aos seguintes Parâmetros de Desempenho: (...)

19.1.3 Na hipótese de não atendimento aos Parâmetros de Desempenho indicados na subcláusula 19.1.1, a ANTT notificará a Concessionária, indicando as exigências a serem cumpridas no prazo de até 10 (dez) dias contados da elaboração do Termo de Vistoria

19.1.4 Atendidos os requisitos previstos, a ANTT expedirá o Termo de Vistoria e o ato autorizativo em até 30 (trinta) dias contados da apresentação do pleito de abertura de cada praça, desde que cumpridas todas as exigências necessárias pela Concessionária”

Com base nos dispositivos acima, entendemos que se atendidas as obrigações previstas de forma cumulativa, preenchidos os requisitos previstos e cumpridas eventuais exigências necessárias pela Concessionária, conforme cláusulas acima, a ANTT expedirá o Termo de Vistoria e o ato autorizativo em até 30 dias contados da apresentação do pleito de abertura, os quais serão documentos suficientes para atestar a plena capacidade da Concessionária para a operação do Sistema Rodoviário e o atendimento aos Parâmetros de Desempenho, bem como para o início das cobranças nas praças existentes na forma prevista na Minuta do Contrato.

Está correto o entendimento?

Respostas: O entendimento está correto. Ressalta-se que durante esse prazo, de acordo com o item 19.1.2 da minuta do Contrato, o atendimento aos Parâmetros de Desempenho deverá ser atestado pela ANTT, em até 1 (uma) semana da data de recebimento da solicitação.

8. Cl. 19.6.4, Minuta do Contrato de Concessão

De acordo com a Minuta do Contrato de Concessão:

“19.6.4 A critério da Concessionária, o sistema para arrecadação da Tarifa de Pedágio poderá ser substituído pelo sistema Free Flow nos pontos indicados no PER para a implantação de novas praças, mediante sua substituição por pórticos de cobrança, garantido o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

19.6.5 A aplicação do disposto na subcláusula 19.6.4 está condicionada à publicação de regulamentação específica pela ANTT, que disciplinará:

- (i) a repartição dos riscos inerentes ao novo sistema de cobrança;
- (ii) os meios e as regras para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro;
- (iii) as novas obrigações assumidas pelas Partes;
- (iv) nova regra tarifária para o sistema Free Flow, de forma a arcar com custos, absorver riscos e promover o incentivo ao adimplemento tarifário.

22.2.3 Regras específicas sobre o risco de variação da Receita Tarifária: (...)

(iii) os impactos positivos e negativos resultantes da implementação de um sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow, ou outro sistema que possa surgir, por determinação do Poder Concedente, incluindo o comprovado aumento de receita e de evasão, são riscos alocados ao Poder Concedente; (...)

(v) a ocorrência de um fato do príncipe ou fato da administração que resulte em efeitos extraordinários na Receita Tarifária é um risco alocado ao Poder Concedente;”

Com base no disposto acima e na possibilidade de superveniência de regulamentação específica da ANTT para regulamentação do sistema Free Flow, favor esclarecer:

Entendemos que na hipótese de edição de regulamentação específica pela ANTT, conforme Cl. 19.6.5, a alocação de riscos prevista na Cláusula 22.2.3, subitens “iii” e “v”, e o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato serão respeitados, em conformidade com o art. 10 da Lei Federal nº 8.987/1995, do art. 103, §4º da Lei Federal nº 14.133/2021 e do art. 37, XXI da Constituição Federal.

Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto, respeitando o disposto no Contrato de Concessão.

9. Cl. 19.5.3 e 19.5.4, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“19.5.3 A Concessionária deverá apurar e encaminhar à ANTT os cálculos e demonstrativos referentes à diferença entre (i) o somatório dos valores apurados a título da perda de Receita Tarifária Líquida relativa ao Desconto de Usuário Frequente durante o respectivo ano e (ii) a perda de da Receita Tarifária estimada na subcláusula 19.5.2 para o mesmo período, em até 1 (um) mês após o final de cada Ano de Concessão.

19.5.4 A Concessionária será compensada anualmente, no âmbito da Revisão Ordinária, pela variação da Receita Tarifária Líquida, deduzidos os Recursos Vinculados, decorrente da aplicação do Desconto de Usuário Frequente por meio da Notificação de Compensação de Desconto de Usuário Frequente.

(i) Os valores de Desconto de Usuário Frequente concedidos aos usuários e as informações relativas ao respectivo tráfego real deverão ser informados à ANTT mensalmente, em até 7 (sete) dias contados no fim de cada mês calendário, devendo a ANTT emitir a respectiva Notificação de

Compensação de Desconto de Usuário Frequente em até 10 (dez) dias, contados do recebimento de notificação da Concessionária.

(ii) As informações apresentadas na forma do item (i) acima serão consideradas mensalmente pela ANTT, independentemente de checagem, para fins de expedição da Notificação de Compensação de Desconto de Usuário Frequente, desde que acompanhadas de declaração de veracidade firmada por representante da Concessionária e apresentadas no formato definido pela ANTT.

(iii) Anualmente, no âmbito da Revisão Ordinária, os valores compensados na aplicação do Desconto de Usuário Frequente serão objetos de checagem e de eventual reavaliação pela ANTT, sendo que eventuais ajustes necessários serão realizados: (...)”

Com base no exposto acima, entendemos que o procedimento de emissão da Notificação de Compensação de Desconto de Usuário Frequente pela ANTT será realizado mensalmente, com base nas informações de valores de desconto concedidos e respectivo tráfego real encaminhadas também mensalmente pela Concessionária, na forma das Cl. 19.5.4.(i) e Cl. 19.5.4.(ii), sem prejuízo

(i) do envio dos cálculos e demonstrativos em até 1 mês após o final de cada Ano de Concessão pela Concessionária, conforme previsto na Cl. 19.5.3., bem como (ii) da checagem e eventual reavaliação pela ANTT e, conforme cabível, (iii) da efetivação de compensações no âmbito da Revisão Ordinária (Cl. 19.5.4.(iii)). Está correto o entendimento?

Respostas: O entendimento não está correto. A Concessionária será compensada anualmente, na forma da cláusula 19.5.4.

10. N/A

N/A

Respostas: N/A

11. Cl. 9.1, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“9.1 Deverá ser contratado, pela Infra S.A., verificador acreditado como organismo de avaliação da conformidade, na forma da Portaria Inmetro nº 367, de 20 de dezembro de 2017, alterada pela Portaria Inmetro nº 39, de 06 de fevereiro de 2020, ou posterior regulamento aplicável sobre inspeção por organismo acreditado.

9.1.2 A Infra S.A. deverá apresentar lista tríplice de Verificadores, em ordem de preferência, para homologação pela ANTT.” Ante a omissão no Edital, Minuta do Contrato de Concessão e Anexos, favor esclarecer qual será o prazo máximo para conclusão do procedimento de contratação do Verificador pela Infra S.A., incluindo a homologação pela ANTT da lista tríplice apresentada, conforme disposições acima.

Em adição, entendemos que a Concessionária não poderá ser responsabilizada por impactos decorrentes do atraso e/ou demora na conclusão no procedimento de contratação do Verificador pela Infra S.A. por motivo não imputável à Concessionária.

Está correto o entendimento?

Respostas: A Infra S.A. deverá contratar o Verificador em tempo hábil para realizar as obrigações estabelecidas no contrato. Contudo, em caso de atraso na contratação do Verificador pela Infra S.A., a Contratada poderá contratar diretamente o Verificador, na forma da cláusula 9.2.1 da

minuta de contrato. O entendimento quanto à responsabilidade está correto, desde que a Concessionária demonstre a impossibilidade de contratar o Verificador na forma da cláusula 9.2.1.

12. Cl. 22.2.3.v e 22.5.2.iii, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“22.2.3 Regras específicas sobre o risco de variação da Receita Tarifária: (...)

(v) a ocorrência de um fato do príncipe ou fato da administração que resulte em efeitos extraordinários na Receita Tarifária é um risco alocado ao Poder Concedente;

22.5.2 O Poder Concedente assume a responsabilidade pelos seguintes riscos relacionados ao cumprimento das obrigações contratuais, cuja ocorrência ensejará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato:

(iii) ocorrência de fato do príncipe, fato da administração que provoque impacto nos custos para a execução do Contrato de Concessão;”

Em vista das disposições acima, entendemos que impactos na receita tarifária e nos custos para execução do Contrato de Concessão em virtude de fato do príncipe ou fato da administração são riscos alocados ao Poder Concedente, uma vez que a Concessionária não detém nenhuma ingerência sobre a materialização de fatos do príncipe ou da administração, não detendo meios para gerenciar ou mitigar tais riscos. Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

13. Itens 2.2, 2.3 e Apêndice A, PER Volume II

Conforme se verifica nas Tabelas 2 e 3 do item 2.2 e nas Figuras 21 e 22 do Apêndice A, todos do PER Volume II, o Sistema Rodoviário engloba a Ponte sobre o Rio Paranapanema, no trecho da PR-323 com ponto inicial no Porto Charles Nauffal e final no início da “Concessão Entrevias (SP-333)”. Considerando a ausência de detalhamento no Edital, Minuta do Contrato de Concessão e Anexos acerca da repartição de responsabilidades acerca da Ponte sobre o Rio Paranapanema e considerando se tratar de área de divisa entre os Estados de São Paulo e Paraná, bem como entre o Projeto e a “Concessão Entrevias” – embora não exista qualquer referência em relação à Ponte sobre o Rio Paranapanema no “Apêndice F – Interseções” do PER Volume II -, favor esclarecer como se dará a repartição de responsabilidades entre a Concessionária e demais concessionárias e entidades com ingerência sobre a Ponte sobre o Rio Paranapanema situada no Sistema Rodoviário.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. A ponte existente sobre o Rio Paranapanema integra o sistema rodoviário em toda a sua extensão, conforme disposto no item 2.2 do PER - Volume II. As coordenadas iniciais e finais da ponte estão especificadas no subitem de observações do referido documento.

Na mesma localização, serão realizadas obras de duplicação, com a implantação de uma nova OAE paralela à ponte existente, conforme previsto no item 3.2.1, subitem A, do PER - Volume II. Esclarece-se que o Apêndice F do PER Volume 2 não demonstra necessariamente extremidades da concessão, mas sim interseções com outras rodovias.

14. Cl. 9.1 e 9.10, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“9.1 Deverá ser contratado, pela Infra S.A., verificador acreditado como organismo de avaliação da conformidade, na forma da Portaria Inmetro nº 367, de 20 de dezembro de 2017, alterada pela Portaria Inmetro nº 39, de 06 de fevereiro de 2020, ou posterior regulamento aplicável sobre inspeção por organismo acreditado.

9.10 O Verificador terá o seguinte escopo de atuação no âmbito do Contrato: (...)”

Entendemos que a Concessionária não poderá ser responsabilizada por eventual descumprimento de prazos ou obrigações pelo Verificador e/ou pela Infra S.A., quando a Concessionária não tenha contribuído ou dado causa para tais descumprimentos. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR040/GO/MG - Rota dos Cristais e da BR-262/MG - Rota do Zebu. Veja-se:

“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 causadas ou geradas pela Concessionária, a Concessionária será eximida de quaisquer penalidades e efeitos decorrentes. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto” (item 7, Protocolo nº 50505.085706/2024-14, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024; e item 8, Protocolo nº 50505.049110/2024-42, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024)

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

15. Cl. 22.1.2.i, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“22.1.2 Os efeitos extraordinários de eventos que impactem exclusivamente as variações nos preços de insumos e a Receita Tarifária da Concessão, inclusive nas hipóteses de caso fortuito ou força maior, serão compartilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente, conforme disciplinado na subcláusula 22.8.

(i) A caracterização dos efeitos extraordinários será baseada em tratamento estatístico, nos termos da regulamentação da ANTT.”

Favor esclarecer qual a regulamentação aplicável para caracterização dos efeitos extraordinários com base em tratamento estatístico, nos termos da Cl. 22.1.2.i acima.

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.

16. Cl. 27.6.2 e 27.6.3, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“27.6.2 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.

27.6.3 Os custos dos estudos e de elaboração do Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental deverão ser custeados pela Concessionária.”

Com base nessas disposições, entendemos que a totalidade dos custos e investimentos da Concessionária com destinação às ações do Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental aprovadas e autorizadas pela ANTT serão ressarcidos à Concessionária, com exceção dos custos especificados na cláusula 27.6.3 da Minuta do Contrato de Concessão. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento de forma reiterada recentemente em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-381/MG, BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais e da BR-262/MG - Rota do Zebu. Veja-se:

“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.” (item 19, Protocolo nº 50505.031779/2024-88, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024; item 20, Protocolo nº 50505.085706/2024-14, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024; e item 24, Protocolo nº 50505.049110/2024-42, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024)

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

17. Cl. 11.1.3 e 13.5, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“11.1.3 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.

13.5 Os valores depositados nas Contas da Concessão deverão ser aplicados pelo Banco Depositário em títulos públicos federais atrelados à taxa SELIC, ou em fundos de investimentos atrelados aos títulos públicos federais ou à taxa SELIC, desde que compatíveis com as obrigações de transferência previstas no regramento relacionado às Contas da Concessão.”

Com base em tais disposições, entendemos que o montante correspondente à Cl. 11.1.3, será integralmente devolvido à Concessionária em caso de cumprimento de suas obrigações, incluindo seu total rendimento neste período decorrente da aplicação pelo Banco Depositário em Títulos Públicos Federais atrelados à taxa SELIC ou similar, nos termos da Cl. 13.5. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-262/MG - Rota do Zebu. Veja-se:

“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. Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.” (item 22, Protocolo nº 50505.085706/2024-14, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024)

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

18. Cl. 12.1, 12.1.5 e 12.4, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“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;

12.4 O Banco Depositário deverá transferir, na periodicidade a ser definida no Contrato de Administração de Contas da Concessão, que não poderá ser superior à mensal, os Recursos Vinculados em função da Receita Bruta observada, da Conta Centralizadora para as Contas da Concessão conforme as definições das subcláusulas anteriores, encaminhando imediatamente à ANTT os comprovantes das transferências efetuadas.”

Com isso, entendemos que eventuais compensações para atenuação dos impactos de Reclassificação Tarifária com uso dos Recursos Vinculados, mediante transferência de recursos da Conta de Ajuste para a Conta de Livre Movimentação da Concessionária, deverão ocorrer em periodicidade inferior ou igual à mensal. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR040/GO/MG - Rota dos Cristais e da BR-262/MG -Rota do Zebu. Veja-se:

“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. Está correto o entendimento? Caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.” (item 25, Protocolo nº 50505.085706/2024-14, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024; e item 30, Protocolo nº 50505.049110/2024-42, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024)

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

19. Cl. 22.1.2 e 22.8, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“22.1.2 Os efeitos extraordinários de eventos que impactem exclusivamente as variações nos preços de insumos e a Receita Tarifária da Concessão, inclusive nas hipóteses de caso fortuito ou força maior, serão compartilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente, conforme disciplinado na subcláusula 22.8.

22.8.1 Os riscos a seguir serão partilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente somente se o total da somatória dos seus impactos exceder 2% (dois por cento) da Receita Tarifária bruta anual em um único Ano de Concessão:

(i) riscos residuais, conforme estabelecido na subcláusula 22.7;

(ii) efeitos extraordinários relacionados a variações nos preços de insumos e no volume de tráfego, conforme estabelecido na subcláusula 22.1.2.”

Com base em tais disposições, entendemos que onde se lê "variações nos preços de insumos e a Receita Tarifária", deve-se ler "variações nos preços de insumos e/ou a Receita Tarifária". Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR040/GO/MG - Rota dos Cristais e da BR-262/MG - Rota do Zebu. Veja-se:

“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". Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.” (item 34, Protocolo nº 50505.085706/2024-14, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024; e item 40, Protocolo nº 50505.049110/2024-42, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024)

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

20. Cl. 22.1.2.i e 22.5.1.ii, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“22.1.2 Os efeitos extraordinários de eventos que impactem exclusivamente as variações nos preços de insumos e a Receita Tarifária da Concessão, inclusive nas hipóteses de caso fortuito ou força maior, serão compartilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente, conforme disciplinado na subcláusula 22.8.

(i) A caracterização dos efeitos extraordinários será baseada em tratamento estatístico, nos termos da regulamentação da ANTT 22.5.1 A Concessionária assume integral e exclusivamente a responsabilidade pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, os quais, caso ocorram, não serão considerados como causa de desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato: (...)

(ii) ocorrência de caso fortuito ou força maior, salvo nas hipóteses da subcláusula 22.1.2 ou 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. Serão considerados casos fortuitos ou força maior eventos tais como, mas não se limitando a; (...)”

Entendemos que, quando ocorrerem impactos de caso fortuito ou força maior não cobertos pelos seguros referidos na cláusula 22.5.1 (ii), o risco será alocado ao Poder Concedente, exceto nas hipóteses da subcláusula 22.1.2. Está correto o entendimento?

Ressaltamos que a ANTT confirmou entendimentos no mesmo sentido em resposta ao esclarecimento nº 35 do Protocolo nº 50505.085706/2024-14 do projeto de concessão da Rota do Zebu: “PERGUNTA

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?

RESPOSTA

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.”

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

21. Cl. 5.7.1, 5.7.2 e 22.6.3, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“5.7.1 A Concessionária considerou na Proposta Econômica Final apresentada no Leilão, para fins e cumprimento das condicionantes de licenças ambientais, o montante de R\$171.740.171,94 (cento e setenta e um milhões, setecentos e quarenta mil, cento e setenta e um mil e noventa e quatro centavos), na data-base de abril de 2023, a ser reajustado anualmente, a partir da Data da Assunção, pelo IRT.

5.7.2 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% (oitenta por cento) 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, mediante prestação de contas aprovada pela ANTT.

22.6.3 Os riscos associados à variação nos e 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:

(a) 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

(b) o Poder Concedente assume a responsabilidade por 80% (oitenta por cento) do valor que ultrapassar o limite estabelecido na subcláusula 5.7.1, devendo promover o correspondente reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato” Em que pese a sistemática de compartilhamento prevista nos dispositivos acima, entendemos que a Concessionária não poderá ser responsabilizada por aumento de custos e/ou atrasos no cumprimento das condicionantes de licenças ambientais e das obrigações decorrentes em virtude de alterações nos projetos determinadas pela ANTT ou decorrentes de fato da administração. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-262/MG - Rota do Zebu. Veja-se:

“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.

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.” (item 55, Protocolo nº 50505.085706/2024-14, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024)

Respostas: 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.

22. Cl. 6.2.1, 6.2.4, 6.3.1 e 6.3.1.1, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“6.2.1 A Concessionária é responsável por manter a integridade da faixa de domínio do Sistema Rodoviário por todo o período da Concessão, adotando as providências necessárias, inclusive judiciais, à sua regularização e desocupação caso invadida por terceiros, ainda que a invasão tenha ocorrido previamente à Data da Assunção.

6.2.4 A retirada de ocupações irregulares da faixa de domínio, prévias à Data da Assunção, estará sujeita ao regramento de compartilhamento de risco de Desapropriações e Desocupações.

6.3.1 A Concessionária considerou na Proposta Econômica Final apresentada no Leilão, para fins de Desapropriação e Desocupação, o montante de R\$ 670.806.238,50 (seiscentos e setenta milhões, oitocentos e seis mil, duzentos e trinta e oito reais e cinquenta centavos), na data-base de abril de 2023, a ser reajustado anualmente, a partir da Data da Assunção, pelo IRT.

6.3.1.1 O montante previsto para Desapropriação, Regularização e Desocupação deverá ser utilizado para o custeio dos dispêndios relativos aos atos exclusivamente referidos nas subcláusulas 6.1.1 e 6.2.1.”

Para o devido mapeamento da situação de ocupações do Sistema Rodoviário, avaliação da aplicabilidade do montante previsto na Cl. 6.3.1 a ser considerado na Proposta Econômica, planejamento de custos e, conseqüentemente, formulação das propostas pelos licitantes, é necessária a análise do status atual de ocupações irregulares situadas na faixa de domínio. Em vista disso, entendemos que esta d. Comissão de Outorga disponibilizará mapeamento atualizado de ocupações irregulares situadas na faixa de domínio do Sistema Rodoviário. Está correto o entendimento?

Independentemente da resposta, favor informar números de processos administrativos, endereços eletrônicos e demais meios para acesso às informações atualizadas sobre as ocupações irregulares situados na faixa de domínio do Sistema Rodoviário.

Respostas: Para o Lote 3, as informações foram encaminhadas por meio dos Ofícios nº 1819/2024/SNTR e 1931/2024/SNTR.

Os estudos socioambientais que possuem as fichas de cadastro das ocupações do Sistema Rodoviário foram disponibilizados no sítio eletrônico da ANTT e podem ser consultados pelos proponentes.

Observa-se, entretanto, que tais estudos são referenciais e não vinculativos. Assim, conforme disposto na 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.

A Concessionária deverá elaborar sua proposta tendo em vista o atendimento aos Parâmetros de Desempenho contidos no PER.

23. Cl. 22.6.4 e 22.6.5, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“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.

22.6.5 Somente podem ser considerados acidentes 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, excluídos aqueles ocorridos em locais que:

- (i) tenham sofrido intervenções em obra de ampliação de capacidade executado pela Concessionária, concluídas ou em execução;
- (ii) iriam sofrer intervenções em obra de ampliação de capacidade, atrasadas por responsabilidade da Concessionária;
- (iii) 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;
- (iv) tenham apresentado indícios prévios de instabilidade, identificados pela Concessionária com nível de risco superior a R1 no último relatório de monitoração de terraplenos e estruturas de contenção apresentado, e não tenham sido tratados em prazo razoável de forma emergencial e definitiva; ou
- (v) tenham apresentado indícios prévios de instabilidade, identificados com nível de risco 2 ou 3 no último relatório de monitoração de terraplenos e estruturas de contenção disponível, e não tenham sido tratados em prazo razoável de forma emergencial e definitiva, para os casos em que houver concessionária responsável pela administração do Sistema Rodoviário nos 12 (doze) meses anteriores à Data de Assunção.”

As informações atualizadas da situação dos locais do Sistema Rodoviário com indícios prévios de instabilidade e maior risco de ocorrência de acidentes geotécnicos não se encontram disponíveis em meios públicos, podendo ser acessadas pela ANTT e demais órgãos competentes enquanto

entidades responsáveis pela gestão e fiscalização do Sistema Rodoviário, através de relatórios técnicos de monitoramento geotécnico e demais documentos de fiscalização de áreas de risco do Sistema Rodoviário.

Em vista disso, para que as licitantes possam realizar o devido mapeamento das áreas de risco de acidentes geotécnicos do Sistema Rodoviário e formular suas propostas em condições de igualdade e transparência, entendemos que esta d. Comissão de Outorga disponibilizará as últimas versões dos relatórios técnicos de monitoramento geotécnico e demais documentos pertinentes envolvendo a fiscalização de áreas de risco do Sistema Rodoviário na página do projeto. Está correto o entendimento?

Independentemente da resposta, favor informar números de processos administrativos, endereços eletrônicos e demais meios para acesso às informações atualizadas sobre monitorações de terraplenos e áreas de risco de acidentes geotécnicos do Sistema Rodoviário.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. 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. A Concessionária deverá elaborar sua proposta tendo em vista o atendimento aos Parâmetros de Desempenho contidos no PER.

Informamos que as Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, em visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto ao DNIT e DER/PR e, com isso, conseguir avaliar o estado dos ativos e considerar na elaboração da proposta, nos termos do item 2.5 do Edital.

24. Cl. 5.1 a 5.7, Minuta de Contrato de Concessão

A Minuta de Contrato de Concessão determina na Cl. 5.1.3 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”.

Considerando essa disposição e o espectro amplo de obrigações afetas à obtenção de licenças e autorizações pela Concessionária, conforme se depreende das Cl. 5.1 a 5.7, 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 esta d. Comissão de Outorga disponibilizará todas as licenças ambientais, termos de ajustamento de conduta, termos de compromisso de regularização ambiental e termos de acordo judicial atualmente vigentes envolvendo obrigações e condicionantes ambientais para o trecho rodoviário objeto da Concessão. Está correto o entendimento?

Ressalta-se que em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-262/MG - Rota do Zebu, a ANTT informou o seguinte:

“(…) Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Esclarece-se 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 vinculativa. As licenças

vigentes e demais autorizações, bem com o Termo de Compromisso Ambiental, podem ser acessados pelo endereço:

<https://www.gov.br/antt/ptbr/assuntos/rodovias/concessionarias/lista-deconcessoes/concebra/documentos-degestao/licenciamento-ambiental>

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.”

(item 14, Protocolo nº 50505.085983/2024-19, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024).

Assim, independentemente da resposta ao questionamento acima, favor informar números de processos administrativos, endereços eletrônicos e demais meios para acesso a informações envolvendo licenças ambientais, termos de ajustamento de conduta, termos de compromisso de regularização ambiental e termos de acordo judicial atualmente vigentes envolvendo obrigações e condicionantes ambientais a serem cumpridas pela Concessionária.

Respostas: As informações sobre os processos de licenciamento ambiental, tais como as condicionantes das licenças e autorizações vigentes, constam no Produto 2 – Estudo de engenharia – Tomo II – Estudos Socioambientais, seção 5.1 Situação Atual do Licenciamento Ambiental, tabela 5-3. 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 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 dos itens 2.5 e 2.6 do Edital.

25. Cl. 19.6, Minuta de Contrato de Concessão

A Minuta de Contrato de Concessão dispõe que:

“19.6.1 A implantação de sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow poderá partir de determinação da ANTT ou proposta da Concessionária, nos termos da legislação aplicável e do disposto neste Contrato.

19.6.4 A critério da Concessionária, o sistema para arrecadação da Tarifa de Pedágio poderá ser substituído pelo sistema Free Flow nos pontos indicados no PER para a implantação de novas praças, mediante sua substituição por pórticos de cobrança, garantido o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

19.6.5 A aplicação do disposto na subcláusula 19.6.4 está condicionada à publicação de regulamentação específica pela ANTT, que disciplinará: (...)”

Com base nas disposições acima e sem prejuízo dos prazos e obrigações previstos na Minuta do Contrato de Concessão e no PER, bem como da regulamentação específica a ser editada pela ANTT sobre o tema, entendemos que se verificada a vantajosidade do sistema de arrecadação na modalidade Free Flow, com base em juízo de conveniência e oportunidade realizado pela ANTT, poderá haver substituição de praça(s) de pedágio por sistema de Free Flow, respeitados os parâmetros do item m 3.4.5.2 do PER – Volume I. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-262/MG - Rota do Zebu. Veja-se:

“A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“19.6.1 A implantação de sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow poderá partir de determinação da ANTT ou proposta da Concessionária, nos termos da legislação aplicável e do disposto neste Contrato.” Sem prejuízo do cronograma e prazos previstos na Minuta do Contrato de Concessão e no PER, bem como considerando as atuais tendências do setor de rodovias, entende-se que, se verificada a vantajosidade do sistema de arrecadação na modalidade Free Flow, com base em juízo de conveniência e oportunidade realizado pela ANTT, poderá haver substituição de praça(s) de pedágio por sistema de Free Flow, observados os requisitos do item 3.4.5.2 do PER – Volume I. Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.” (item 18, Protocolo nº 50505.085983/2024-19, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto. A migração se dará de acordo com o resultado do estudo indicado na cláusula 16.6.1 (i) e se dará por aditivo contratual, que estabelecerá todas as regras a serem pactuadas entre as partes.

26. Cl. 22.1.2.i, Minuta do Contrato de Concessão

De acordo com a Minuta do Contrato de Concessão:

“A caracterização dos efeitos extraordinários será baseada em tratamento estatístico, nos termos a regulamentação da ANTT”. Sobre o tema, favor esclarecer:

1. A expressão “em conformidade com a regulamentação da ANTT” se refere a qual norma?
2. Na eventual hipótese de não existir regulamentação específica da ANTT acerca do tratamento estatístico para caracterização dos efeitos extraordinários, favor esclarecer as bases objetivas do tratamento estatístico a ser normatizado pela ANTT, para que as licitantes possam conceber as suas propostas econômicas de maneira adequada.
3. A despeito da resposta ao item anterior, entendemos que a Concessionária não suportará quaisquer ônus decorrentes da falta de regulamentação pela ANTT sobre o tratamento estatístico para caracterização dos efeitos extraordinários. Está correto o entendimento?

Respostas: 1) O tratamento estatístico para determinação dos efeitos extraordinários ainda será regulamentado pela ANTT;

2) Enquanto não for regulamentada, trazendo critérios e premissas, as bases da análise estatística a ser empreendida para identificar a extraordinariedade deverá ser definida diante do caso concreto.

3) O entendimento está parcialmente correto. Caso não exista regulamentação da ANTT sobre o tratamento estatístico para caracterização dos efeitos extraordinários, devem-se considerar as normas gerais previstas em contrato aplicadas diante do caso concreto.

27. Cl. 4.2.3, 4.2.4 e 8.1.6, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“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.

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.

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.”

Considerando o disposto acima, em especial a eventual necessidade de adequações e complementações de obras anteriores à Data de Assunção, sem direito a reequilíbrio, favor esclarecer se há obras em andamento que se enquadrem nessas hipóteses contratuais.

Em caso positivo, considerando que a ANTT possui maiores condições de obter a documentação de forma célere junto ao DNIT, podendo publicar na página do processo para permitir que todos os licitantes tenham acesso à informação, solicitamos a disponibilização de uma listagem completa das obras em andamento que se enquadrem nessas hipóteses contratuais, acompanhada dos projetos e contratos existentes indicados na Cl. 8.1.6, bem como das respectivas licenças e autorizações para a correta avaliação dos licitantes e devida formulação de suas propostas.

Respostas: No que diz respeito às obras em andamento por terceiros, para o Lote 3, as informações foram encaminhadas por meio dos Ofícios nº 1819/2024/SNTR e 1931/2024/SNTR. Para o Lote 6, as informações foram encaminhadas por meio dos Ofícios nº 1826/2024/SNTR e 1962/2024/SNTR.

Os referidos ofícios e seus anexos serão disponibilizados na página eletrônica da ANTT.

Contudo, de acordo com o item 2.5 do Edital de Concessão, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. O subitem 2.5.1 estipula ainda 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.

28. Cl. 15.14, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão prevê que:

“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”.

Entendemos que a Concessionária poderá ter acesso aos bancos de dados do SENATRAN, DETRAN,

CONTRAN entre outros órgãos que detenham os dados necessários para o devido cumprimento dessa obrigação de forma eficaz e tempestiva, observadas as disposições da Lei Federal nº 13.709/2018 ("LGPD"). Está correto o entendimento?

Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-262/MG - Rota do Zebu, nestes termos:

"Respostas: Sim, o entendimento está correto. O acesso aos sistemas federais mencionados será franqueado conforme regulamentos e entendimentos da Senatran para as finalidades previstas no Contrato." (item 33, Protocolo nº 50505.085983/2024-19, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024)

Respostas: Sim, o entendimento está correto. O acesso aos sistemas federais mencionados é franqueado conforme regulamentos e entendimentos da Senatran para as finalidades previstas no Contrato.

29. Item 3.4.2.9, PER Volume I

De acordo com o PER Volume I:

"Os radares existentes no Sistema Rodoviário, atualmente operados pelo DNIT, deverão ser assumidos pela concessionária e mantidos em operação desde a primeira hora do primeiro dia de concessão".

Assim, favor disponibilizar a documentação e localização respectiva dos referidos radares, bem como informações se esses radares são próprios do DNIT, ou locados, com a apresentação dos respectivos contratos.

Respostas: As informações cadastrais dos itens presentes na faixa de domínio do trecho em questão estão disponíveis aos licitantes e podem ser consultadas na página da ANTT.

Esclarece-se que, sem prejuízo de eventual publicação da listagem de bens reversíveis da concessão, informamos que as Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, e com isso, conseguir avaliar o estado dos ativos e considerar na elaboração da proposta. Lembramos que a futura Concessionária deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos do item 2.5 do Edital.

Adicionalmente, segundo entendimento da Cláusula 4.2.1 do Contrato, a declaração da Concessionária quanto à ciência da natureza e condições dos bens da concessão será manifestada na Data da Assunção, mediante a assinatura do Termo de Arrolamento e Transferências de Bens, o qual especificará os referidos bens.

30. Cl. 8.2.2, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão prevê que:

"8.2.2 Na hipótese de a Concessionária não atender aos Parâmetros de Desempenho constantes a Frente de Recuperação e Manutenção, a ANTT aplicará as penalidades previstas neste Contrato e em regulamentação da ANTT, sem prejuízo da aplicação do Desconto de Reequilíbrio."

Entendemos que eventuais penalidades previstas nos termos da Cl. 8.2.2 serão aplicadas apenas em casos de não atendimento dos Parâmetros de Desempenho por motivos imputáveis à Concessionária. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR040/GO/MG - Rota dos Cristais. Veja-se:

“A cláusula 8.2.2 da minuta do Contrato de Concessão prevê que, caso a Concessionária não atenda os Parâmetros de Desempenho constantes da Frente de Recuperação e Manutenção, a ANTT aplicará as penalidades previstas no Contrato de Concessão e em sua regulamentação. Contudo, buscando evitar lacunas interpretativas do Contrato de Concessão, entendemos que tais penalidades, nos termos aplicáveis da cláusula 8.2.2, só serão aplicáveis em caso de não atendimento dos Parâmetros de Desempenho por decorrência de fatos imputáveis ou riscos assumidos pela Concessionária. Está correto o nosso entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. As penalidades contratuais serão aplicadas pelo descumprimento das disposições do Contrato e seus Anexos, e do Edital e Anexos do Edital, garantida a prévia defesa, a ampla defesa e o contraditório da Concessionária para apuração de eventuais responsabilidades. Caso reste comprovado que os descumprimentos não ocorreram por motivos imputáveis ou riscos assumidos pela Concessionária, não haverá a aplicação de multas pela ANTT. No caso de riscos relativos ao cumprimento das obrigações contratuais, cita-se oportunamente as subcláusulas 22.5.1 (i) e 22.5.2 (ii) da Matriz de Risco da minuta contratual.” (item 10, Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto. As penalidades contratuais serão aplicadas pelo descumprimento das disposições do Contrato e seus Anexos, e do Edital e Anexos do Edital, garantida a prévia defesa, a ampla defesa e o contraditório da Concessionária para apuração de eventuais responsabilidades. Caso reste comprovado que os descumprimentos não ocorreram por motivos imputáveis ou riscos assumidos pela Concessionária, não haverá a aplicação de multas pela ANTT. No caso de riscos relativos ao cumprimento das obrigações contratuais, cita-se oportunamente as subcláusulas 22.5.1 (i) e 22.5.2 (ii) da Matriz de Risco da minuta contratual. Ressalta-se que aplicação do Desconto de Reequilíbrio não é penalidade, e prescinde de qualquer juízo de culpa ou responsabilidade.

31. Cl. 8.3.4, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão prevê que:

“8.3.4 Na hipótese de a Concessionária não concluir as obras ou não disponibilizar os serviços nos prazos e com parâmetros previstos no PER, a ANTT aplicará as penalidades previstas neste Contrato e na regulamentação da ANTT, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, que se dará mediante aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio.”

Entendemos que eventuais penalidades previstas nos termos da Cl. 8.3.4 serão aplicadas apenas em casos de não conclusão das obras ou não disponibilização dos serviços nos prazos e de acordo com parâmetros previstos no PER por motivos imputáveis à Concessionária. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR040/GO/MG - Rota dos Cristais. Veja-se:

“A cláusula 8.3.4 da minuta do Contrato de Concessão prevê que, caso a Concessionária não conclua as obras ou não disponibilize os serviços nos prazos e com parâmetros previstos no PER, a ANTT aplicará as penalidades previstas no Contrato de Concessão e em sua regulamentação. Contudo, buscando evitar lacunas interpretativas do Contrato de Concessão, entendemos que tais penalidades, nos termos aplicáveis da cláusula 8.3.4, só serão aplicáveis em caso de não atendimento destes requisitos por decorrência de fatos imputáveis ou riscos assumidos pela Concessionária. Está correto o nosso entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. As penalidades contratuais serão aplicadas pelo descumprimento das disposições do Contrato e seus Anexos, e do Edital e Anexos do Edital, garantida a prévia defesa, a ampla defesa e o contraditório da Concessionária para apuração de eventuais responsabilidades. Caso reste comprovado que os descumprimentos não ocorreram por motivos imputáveis ou riscos assumidos pela Concessionária, não haverá a aplicação de multas pela ANTT” (item 11, Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024)

Respostas: Sim, o entendimento está correto. As penalidades contratuais serão aplicadas pelo descumprimento das disposições do Contrato e seus Anexos, e do Edital e Anexos do Edital, garantida a prévia defesa, a ampla defesa e o contraditório da Concessionária para apuração de eventuais responsabilidades. Caso reste comprovado que os descumprimentos não ocorreram por motivos imputáveis ou riscos assumidos pela Concessionária, não haverá a aplicação de multas pela ANTT.

32. Cl. 11.8, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão prevê que:

“11.8 Sempre que a ANTT utilizar a Garantia de Execução do Contrato, a Concessionária deverá proceder à reposição do valor utilizado, recompondo o seu montante integral, no prazo de 30 (trinta) dias a contar da data de sua utilização, sendo que, durante este prazo, a Concessionária não estará eximida das responsabilidades que lhe são atribuídas pelo Contrato.”

Em que pese a obrigação de a Concessionária repor os valores de Garantia de Execução nos termos da Cl. 11.8, entendemos que os valores de eventual Garantia de Execução recomposta não poderão ser utilizados para cobrir despesas decorrentes de decisão administrativa definitiva anterior à execução da Garantia de Execução recomposta pela ANTT. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR040/GO/MG - Rota dos Cristais. Veja-se:

“A cláusula 11.8 da minuta do Contrato de Concessão prevê que a Concessionária deverá proceder à recomposição do valor utilizado da Garantia de Execução do Contrato de Concessão no prazo de 30 dias contados da data de sua utilização. Nesse sentido, para que não haja dúvidas quanto às disposições contratuais e lacunas interpretativas, entendemos que, uma vez repostos os montantes da Garantia de Execução, estes não poderão ser utilizados para cobrir despesas anteriores os quais não puderam ser cobertos pelo montante anterior da Garantia de Execução, de modo que a Concessionária tenha que, novamente, renovar a Garantia, haja vista que isso pode não só onerar a sua liquidez, como também afetar a sua relação com fiadores e seguradores. Está correto o nosso entendimento?

Respostas: O entendimento está correto. A Garantia de Execução recomposta não será utilizada para cobrir despesas que possuam decisão administrativa definitiva em momento anterior à sua execução pela ANTT.” (item 13, Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024)

Respostas: O entendimento está correto. A Garantia de Execução recomposta não será utilizada para cobrir despesas que possuam decisão administrativa definitiva em momento anterior à sua execução pela ANTT.

33. Cl. 12.7, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão prevê que:

“12.7 O Poder Concedente poderá utilizar, a seu critério, o auxílio de auditoria por ele contratada para apurar os valores efetivamente arrecadados a título de Recursos Vinculados, sem prejuízo da aplicação das penalidades cabíveis.”

Entendemos que a Concessionária também poderá realizar auditoria, às suas expensas, para apurar os valores efetivamente arrecadados a título de Recursos Vinculados, conforme Cl. 12.7, sem prejuízo de eventual auditoria realizada pelo Poder Concedente, já que a Concessionária não possui ingerência sobre as movimentações das Contas da Concessão pelo Banco Depositário. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR040/GO/MG - Rota dos Cristais. Veja-se:

“A cláusula 12.7 da minuta do Contrato de Concessão prevê que “O Poder Concedente poderá utilizar, a seu critério, o auxílio de auditoria por ele contratada para apurar os valores efetivamente arrecadados a título de Recursos Vinculados (...).” Diante dessa previsão, para que não restem dúvidas ou lacunas interpretativas quanto às disposições contratuais, entendemos que a Concessionária também poderá se valer dessa prerrogativa de auditoria, uma vez que a Concessionária não possui ingerência sobre as movimentações das contas de ajuste e de retenção. Está correto o nosso entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.” (item 15, Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

34. Cl. 30.6, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão prevê que:

“30.6 A ANTT deverá encaminhar aos Financiadores, com periodicidade anual, o Relatório de Situação Regulatória, o qual deverá conter, dentre outras julgadas pertinentes pela ANTT, as seguintes informações: (...)”

Considerando o disposto acima e disposições da Minuta do Contrato envolvendo a apresentação de informações aos Financiadores, entendemos que todas as comunicações da ANTT para os Financiadores serão também encaminhadas para a Concessionária para fins de transparência, ciência e conhecimento. Está correto o nosso entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR040/GO/MG - Rota dos Cristais. Veja-se:

“A Cláusula 30.6 da minuta do Contrato de Concessão prevê que a ANTT deverá encaminhar aos Financiadores o Relatório de Situação Regulatória, de modo que devem ser observadas algumas informações de conteúdo deste tipo de comunicação. Contudo, a referida cláusula e demais disposições da minuta do Contrato de Concessão não trazem quaisquer previsões sobre a Concessionária receber também as comunicações da ANTT direcionadas aos Financiadores. Nesse sentido, buscando maior transparência nas disposições contratuais, entendemos que todas as comunicações da ANTT para os Financiadores serão também encaminhadas para a Concessionária para fins de ciência e conhecimento das comunicações. Está correto o nosso entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.” (item 29, Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

35. Cl 4.1.1, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão prevê que:

“4.1.1 Integram a Concessão os Bens da Concessão a seguir indicados, cuja posse, guarda, manutenção e vigilância são de responsabilidade da Concessionária:

(i) o Sistema Rodoviário, conforme alterado durante o Prazo da Concessão, de acordo com os termos do Contrato;

(ii) todos os bens vinculados à operação e manutenção do Sistema Rodoviário:

(a) transferidos à Concessionária, conforme listados no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens; e (...)”

Com base no disposto acima, favor disponibilizar a lista dos ativos que serão transferidos para a Concessionária nos termos da Cl. 4.1.1.ii.a (incluindo veículos, equipamentos, material de escritório, etc.), para que as licitantes possam se planejar e precificar adequadamente as suas propostas. Independentemente da resposta à solicitação de esclarecimento acima, favor informar números de processos administrativos, endereços eletrônicos e demais meios para acesso a informações envolvendo os ativos que serão transferidos para a Concessionária.

Respostas: Os estudos consideram todos os investimentos necessários para atendimento dos parâmetros de desempenho e obrigações do Contrato. Vale destacar que nos estudos disponibilizados no site da ANTT foram apresentados os levantamentos e cadastros do sistema rodoviário e estes podem ser consultados pelos proponentes.

Contudo, de acordo com o item 2.5 do Edital de Concessão, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. O subitem 2.5.1 estipula ainda 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.

36. Cl. 6.3, Minuta do Contrato de Concessão Item 5.2, PER Volume I

A Minuta do Contrato de Concessão prevê que:

“6.3.1 A Concessionária considerou na Proposta Econômica Final apresentada no Leilão, para fins de Desapropriação e Desocupação, o montante de R\$ 670.806.238,50 (seiscentos e setenta milhões, oitocentos e seis mil, duzentos e trinta e oito reais e cinquenta centavos), na data-base de abril de 2023, a ser reajustado anualmente, a partir da Data da Assunção, pelo IRT.

6.3.1.1 O montante previsto para Desapropriação, Regularização e Desocupação deverá ser utilizado para o custeio dos dispêndios relativos aos atos exclusivamente referidos nas subcláusulas 6.1.1 e 6.2.1.

6.3.3 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 27 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, por meio de

Notificação de Reequilíbrio, com o uso de Recursos Vinculados, mediante prestação de contas aprovada pela ANTT.”

O PER Volume I, por sua vez, dispõe no item 5.2 sobre os Padrões de Desempenho de Sustentabilidade do IFC. Com isso, entendemos que caso os custos associados ao cumprimento dos Padrões do IFC sejam enquadráveis nas hipóteses previstas na subcláusula 6.3.3, eles poderão ser objeto de reequilíbrio conforme metodologia de compartilhamento de riscos nela prevista. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR040/GO/MG - Rota dos Cristais. Veja-se:

“De acordo com PER volume I item 5.2, os padrões de IFC exigidos no contrato são objeto de compartilhamento de riscos citados na cláusula 6.3 do contrato. Está correto o 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”. (item 63, Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024).

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.

37. Item 3.1.4, PER Volume I

O item 3.1.4 do PER Volume I trata de cronogramas e das obrigações da Concessionária envolvendo o Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes (OACs). Contudo, o documento é omissivo quanto a intervenções provocadas por terceiros nas bacias de contribuição dos bueiros com potenciais impactos ao referido Sistema.

Em vista disso, entendemos que eventuais impactos ao Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes devidamente comprovados e decorrentes de alterações, prejuízos e intervenções feitas ou causadas por terceiros nas bacias de contribuição dos bueiros serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR040/GO/MG - Rota dos Cristais. Veja-se:

“O Item 3.1.4 do PER – Volume I, ao tratar das obrigações e parâmetros do sistema de drenagens, prevê algumas disposições referentes a manutenção e recuperação de bueiros. Contudo, o PER e o Contrato de Concessão são omissivos no tocante a alterações/intervenções provocadas por terceiros nas bacias de contribuição dos bueiros, situações essas que podem provocar aumento da vazão dos bueiros, com impacto relevante na área de concessão. Nesse sentido, para que a futura Concessionária tenha plena ciência de suas obrigações e direitos ao longo da vigência da Concessão e para que não restem dúvidas quanto as previsões dos documentos da licitação, entendemos que, caso haja 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, de modo que a Concessionária tenha que arcar com dispêndios/custos adicionais para reforço dos bueiros, tais custos e dispêndios adicionais serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Está correto o nosso entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Para tanto, 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.” (item 152, Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024)

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.

38. Item 3.1.4, PER Volume I

O item 3.1.4 do PER Volume I trata de cronogramas e das obrigações da Concessionária envolvendo o Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes (OACs). Contudo, o documento é omissivo quanto aos riscos decorrentes da possível insuficiência de capacidade hidráulica dos bueiros já implantados na rodovia, bem como quanto à responsabilidade pelos custos relacionados à ampliação dos bueiros em decorrência dessa situação.

Em vista disso, considerando que não há previsão ou listagem no PER dos bueiros cuja capacidade hidráulica está inadequada e que nas visitas técnicas não é factível identificar situações como estas, entendemos que a incapacidade hidráulica dos bueiros será tratada como vício oculto, de modo que os custos de ampliação, reparação e manutenção desses vícios, caso reclamados em até 5 anos contados da assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, ensejarão o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato em favor da Concessionária. Está correto o entendimento?

Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta ao pedido de esclarecimento objeto do item 153, Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024, apresentado no âmbito do projeto da BR040/GO/MG - Rota dos Cristais.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

39. Anexo 5 do Edital

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

Em linha com os entendimentos fixados pela ANTT nas licitações referentes à BR-277/373/376/476 e PR418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 14 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 - Esclarecimento nº 18 do Protocolo 50500.089065/2021-66); BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº 25 do Protocolo 50500.025006/2022-41); BR-040/MG (BH-JF) (Edital de

Concessão nº 04/2024 – Esclarecimento nº 16 do Protocolo 50500.028221/2024-65); BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais (Edital de Concessão nº 02/2024 - Esclarecimento nº 13 do Protocolo 50505.048945/2024-85); e BR-381/MG (item 13, Protocolo nº 50505.031766/2024-17, Edital de Concessão nº 01/2024), entendemos que é exigida apenas a apresentação do estatuto social/contrato social em vigor (consolidado ou acompanhado das alterações posteriores), não sendo exigido, simultaneamente, o ato constitutivo da Proponente. Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

40. Cl. 19.6.2, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“19.6.2 A 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 na lavratura dos respectivos autos de infração e cobrança das multas emitidas, assumindo as seguintes obrigações: (...)”

Em que pese as obrigações da Cl. 19.6.2, entendemos que a Concessionária não será responsável pelo desempenho de atos de poder de polícia, privativos da Administração Pública nos termos da legislação aplicável. Está correto o entendimento?

Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento de forma reiterada nas licitações da BR-277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 28 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 - Esclarecimento nº 45 do Protocolo 50500.089065/2021-66); BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº 73 do Protocolo 85 50500.025006/2022-41) e BR040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2023 – Esclarecimento nº 32 do Protocolo 50500.028221/2024-65); BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais (Edital de Concessão nº 02/2024 - Esclarecimento nº 27 do Protocolo 50505.048945/2024-85); e BR-381/MG (item 29, Protocolo nº 50505.031766/2024-17, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Cabe à Concessionária a fiscalização e identificação dos usuários e o auxílio administrativo à ANTT para lavratura dos autos de infração e cobrança das multas. Contudo, tais atribuições não se confundem com o poder de polícia, que é limitado apenas aos agentes públicos, conforme a legislação.

41. Item 16.3, Edital Anexo 5 do Edital

De acordo com o item 16.3 do Edital, a Adjudicatária deverá apresentar, entre outros documentos, a minuta do estatuto social da SPE em conformidade com as disposições do Edital e Anexos para atendimento às condições precedentes à assinatura do Contrato de Concessão. Ocorre que o Anexo 5 do Edital, referente aos Documentos de Qualificação, igualmente prevê a apresentação de minuta do estatuto social da SPE pelas licitantes.

Em vista disso, favor confirmar o entendimento de que a minuta do Estatuto Social da SPE a integrar a documentação de qualificação da Proponente deve contemplar as principais disposições do Estatuto Social da futura SPE em caráter preliminar, sem prejuízo de modificações posteriores que se mostrarem necessárias à finalização da versão definitiva do documento, que será

apresentado pela Adjudicatária à ANTT como condição precedente à assinatura do Contrato. Está correto o entendimento?

Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento na Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 04/2023, bem como na Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 02/2024, conforme abaixo:

“O Item 16.3 do Edital estabelece os documentos que deverão ser apresentados pela Adjudicatária à ANTT após a publicação do Ato de Homologação, em especial a minuta do Estatuto Social da SPE (item III). No entanto, a tabela do item 12 do Anexo 5 (Documentos de Qualificação) prevê, na alínea E, que a proponente deverá apresentar, entre outros documentos, a minuta do estatuto social da SPE. Solicitamos a confirmação do entendimento de que a minuta do Estatuto Social da SPE a integrar a documentação de qualificação da Proponente deve contemplar as principais disposições do Estatuto Social da futura SPE em caráter preliminar, sem prejuízo de modificações posteriores que se mostrarem necessárias à finalização da versão definitiva do documento, que será apresentado 128 pela Adjudicatária à ANTT como condição para assinatura do Contrato nos termos do item 16.3, II e III, do Edital. Salienta-se que, na Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 04/2023, em resposta ao Protocolo nº 50500.025379/2024-83, pergunta nº 8, a Comissão de Outorga confirmou este entendimento. Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.” (item 5, Protocolo nº 50505.049327/2024-52, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

42. Item 9.1.6, Edital

De acordo com o Edital:

“9.1.6 No caso de a Proponente ter 2 (dois) Representantes Credenciados com poderes de representação isolada, sem ordem de nomeação, as declarações e documentos previstos neste Edital poderão ser assinados por apenas um deles.”

Entendemos que a possibilidade de assinatura por apenas um dos Representantes Credenciados, conforme item 9.1.6 do Edital, será aplicável, também, à assinatura do Contrato de Intermediação entre a Corretora Credenciada e a Proponente. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR040/GO/MG - Rota dos Cristais. Veja-se:

“Entendemos que, caso a Proponente possua dois Representantes Credenciados com poderes de representação individual, a assinatura de apenas um deles será suficiente para todas as declarações e documentos mencionados no Edital, inclusive o contrato de intermediação entre a Corretora Credenciada e a Proponente. Nosso entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Se a Proponente possuir dois Representantes Credenciados com poderes de representação isolada, a assinatura de apenas um Representante Credenciado será suficiente para todas as declarações e documentos referidos no Edital, incluindo o contrato de intermediação entre a Corretora Credenciada e a Proponente.” (item 7, Protocolo nº 50505.049402/2024-85, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

43. Item 4.4, Edital

O item 4.4 do Edital dispõe que:

“A ANTT analisará e responderá às impugnações apresentadas em até 3 (três) dias úteis contados de seu protocolo, limitado ao último dia útil anterior à Sessão Pública do Leilão, por meio de divulgação em sítio eletrônico da ANTT, conforme dispõe o parágrafo único do art. 164 da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021.”

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

Assim, para garantir a efetividade do direito das licitantes em apresentar impugnação ao edital de licitação e evitar prejuízo à preparação da documentação para participação no certame, entende-se que a data limite para apresentação das impugnações deve ser fixada de modo que a ANTT possa responder a todas as eventuais impugnações até um dia útil antes da entrega da Garantia da Proposta e da Proposta Econômica Escrita (Evento 8, Cronograma do Leilão). Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer qual o racional e o fundamento legal adotados para que o prazo de apresentação de impugnação e, conseqüentemente, de respostas pela ANTT possa ultrapassar o prazo de entrega da Garantia da Proposta e da Proposta Econômica Escrita, já que eventual decisão afeta à impugnação apresentada será decisiva para a avaliação da licitante quanto à sua participação ou não no certame.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Os prazos previstos no Edital estão aderentes à legislação vigente.

44. Cl. 19.6.1 e 22.2.3, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“19.6.1 A implantação de sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow poderá partir de determinação da ANTT ou proposta da Concessionária, nos termos da legislação aplicável e do disposto neste Contrato. (...)”

(ii) A ANTT definirá sobre a vantajosidade de implantação do sistema até o final do 5º (quinto) Ano de Concessão, devendo considerar em sua análise o regramento contratual estabelecido, a legislação aplicável e os impactos ao equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

(iii) A inclusão no Contrato de sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow deverá ocorrer mediante assinatura de Termo Aditivo.

22.2.3 Regras específicas sobre o risco de variação da (iii) os impactos positivos e negativos resultantes da implementação de um sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow, ou outro sistema que possa surgir, por determinação do Poder Concedente, incluindo o comprovado aumento de receita e de evasão, são riscos alocados ao Poder Concedente;”

Favor confirmar o entendimento de que os impactos positivos e negativos resultantes da implementação de sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow serão riscos alocados ao Poder Concedente, independentemente da iniciativa da proposição, uma vez que tal implantação depende de definição de vantajosidade do sistema e aprovação da sua implementação na Concessão pela ANTT.

Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-381/MG, aduzindo que: “Sim, o entendimento está

correto” (item 9, Protocolo nº 50505.031293/2024-40, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

45. Item 6.F, Anexo 5, Edital

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

Contudo, entendemos que o fundo de investimento Proponente deverá ser representado na forma prevista em seu regulamento, devidamente registrado perante a CVM, de modo que poderá ser representado pelo administrador ou gestor, a depender do regramento de representação previsto nos termos de seu regulamento. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer qual o fundamento normativo para a exigência de representação de fundo de investimento exclusivamente pelos seus administradores, a despeito do regramento previsto em seu regulamento registrado na CVM.

Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-381/MG, aduzindo que: “Sim, o entendimento está correto” (item 12, Protocolo nº 50505.031293/2024-40, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

46. Anexo 5, Edital

O Anexo 5 do Edital dispõe que:

“A Proponente deverá apresentar, para a comprovação da sua regularidade fiscal, social e trabalhista os seguintes documentos:

A) Prova de inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ). No caso de fundo de investimentos, deverá também ser apresentada prova de inscrição no CNPJ do administrador.

B) Certificado de regularidade perante o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), que esteja dentro do prazo de validade nele atestado. No caso de fundo de investimentos, o documento exigido deverá ser apresentado em nome do administrador.

C) Prova de regularidade fiscal perante a Fazenda Nacional, por meio da apresentação da Certidão Negativa (ou Positiva com Efeitos de Negativa) de Débitos Relativos a Tributos Federais e a Dívida Ativa da União. No caso de fundo de investimentos, o documento exigido deverá ser apresentado em nome do administrador.

D) Prova de regularidade fiscal perante as fazendas estadual e municipal (esta referente aos tributos mobiliários e imobiliários), todas do domicílio ou sede da Proponente, datada de, no máximo, 180 (cento e oitenta) dias anteriores à data prevista no cronograma para a entrega dos Documentos de Qualificação. No caso de fundo de investimentos, o documento exigido deverá ser apresentado em nome do administrador.

E) Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas conforme disposto na Lei nº 12.440, de 7 de julho de 2011. No caso de fundo de investimentos, o documento exigido deverá ser apresentado em nome do administrador.

F) Prova da inexistência de débitos junto à ANTT, através da emissão de certidão negativa de dívida ativa ou de certidão positiva com efeito negativo, emitidas pelo órgão interno competente. No caso de fundo de investimentos, o documento exigido deverá ser apresentado em nome do administrador.”

Como se vê, para a comprovação da regularidade fiscal, social e trabalhista de fundos de investimento proponentes o Edital exige a apresentação de documentos específicos em nome do administrador do fundo de investimento.

Ocorre que a Lei Federal nº 14.133/2021, em seu art. 62, dispõe que a “habilitação é a fase da licitação em que se verifica o conjunto de informações e documentos necessários e suficientes para demonstrar a capacidade do licitante de realizar o objeto da licitação”. O art. 63, I, dispõe que “poderá ser exigida dos licitantes a declaração de que atendem aos requisitos de habilitação, e o declarante responderá pela veracidade das informações prestadas, na forma da lei”. Ainda, o art. 68, §1º, dispõe que os documentos comprobatórios da regularidade fiscal, social e trabalhista de licitantes “poderão ser substituídos ou supridos, no todo ou em parte, por outros meios hábeis a comprovar a regularidade do licitante, inclusive por meio eletrônico”, conforme o caso concreto. Nos termos da Resolução nº 175/2022 da CVM, os administradores figuram como “prestadores de serviços essenciais”, com responsabilidades passivas específicas, que não guardam qualquer relação com o objeto da Concessão. O administrador não é licitante, o que, com base no art. 62 da Lei Federal nº 14.133/2021, afasta de sua titularidade a incidência dos requisitos de habilitação e o dever de demonstrar capacidade de realizar o objeto da licitação. Afinal, o administrador não figurará como parte da contratação objeto do Edital, tampouco será responsável pelo desempenho de incumbências contratuais do fundo de investimento, que, por seu turno, figurará como o licitante.

Considerando que os fundos de investimento, conforme previsto na regulamentação em vigor, são responsáveis pelas obrigações por si assumidas, entendemos que os documentos previstos no item 8 do Anexo 5 do Edital deverão ser apresentados em nome do fundo de investimento proponente, na condição de licitante. Com base nos dispositivos da Lei Federal nº 14.133/2021 destacados acima, caso não seja possível a emissão do documento, em virtude da natureza jurídica do fundo de investimento – como é o caso da Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas, por exemplo, já que fundos de investimento não podem ter vínculo empregatício, mas apenas prestadores de serviço essenciais, conforme Resolução nº 175/2022 da CVM -, entendemos que será suficiente a apresentação de declaração ou documento equivalente, devidamente firmado pelo representante legal do fundo proponente, conforme a regra de representação prevista em seu respectivo regulamento, sob as penas da lei, que ateste a sua regularidade perante o requisito de habilitação fiscal, social e trabalhista em questão.

Estão corretos os entendimentos? Em caso negativo, favor esclarecer o fundamento normativo para se exigir os referidos documentos de habilitação fiscal, social e trabalhista em nome do administrador do fundo proponente, que, como dito, não figura como licitante, tampouco possui relação com as finalidades e obrigações da Concessão.

Respostas: Em razão da natureza jurídica dos fundos de investimentos, os requisitos do Edital para participação no Leilão devem ser preenchidos pela(s) empresa(s) administradora(s)/gestora(s) do fundo. Assim, caso aplicável, além dos documentos exigidos no item 8 do Anexo 5 do Edital em nome do administrador, o fundo de investimentos Proponente poderá apresentar, em caráter complementar, eventual declaração ou documento equivalente em seu nome.

47. Cl. 8.7.7.(i), Minuta do Contrato de Concessão

A Cl. 8.7.7.(i) da Minuta do Contrato de Concessão dispõe que no “prazo de 2 (dois) meses, contados da data de recebimento da comunicação da Concessionária, a ANTT deverá determinar as medidas que serão adotadas para saneamento dos Vícios Construtivos observados nos bens transferidos à Concessionária”.

Entendemos que a Concessionária será responsável pela implementação das medidas indicadas pela ANTT para saneamento dos Vícios Construtivos, mediante recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de Fluxo de Caixa Marginal, nos termos da subcláusula 8.7.2.(i). Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento de forma reiterada, no âmbito dos procedimentos licitatórios referentes ao Edital de Concessão nº 02/2023 e Edital de Concessão nº 01/2024, ao dispor que:

“O entendimento está parcialmente correto. As obras e serviços adicionais que sejam necessários em decorrência da execução das obras supervenientes não previstas inicialmente no contrato ensejarão o reequilíbrio econômico-financeiro por meio do Fluxo de Caixa Marginal, nos termos da subcláusula 8.7. (...)” (item 7, Protocolo nº 50500.233691/2023-68, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 02/2023; e item 22, Protocolo nº 50505.031293/2024-40, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024).

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. As obras e serviços adicionais que sejam necessários em decorrência da execução das obras supervenientes não previstas inicialmente no contrato ensejarão o reequilíbrio econômico-financeiro por meio do Fluxo de Caixa Marginal, nos termos da subcláusula 8.7. Caso haja previsão explícita de assunção, pela concessionária, de serviços de conservação, manutenção e operação de trechos com obras supervenientes em execução após a vigência da concessão, eventual reequilíbrio econômico-financeiro só será cabível em caso de constatação de vícios construtivos e da imposição de necessidade de refazimento ou conclusão das referidas obras.

48. Cl. 19.1.4 e 19.1.8, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“19.1.4 Atendidos os requisitos previstos, a ANTT expedirá o Termo de Vistoria e o ato autorizativo em até 30 (trinta) dias contados da apresentação do pleito de abertura de cada praça, desde que cumpridas todas as exigências necessárias pela Concessionária.

19.1.8 A implantação das praças de pedágio de acordo com o estabelecido no PER será atestada, mediante solicitação prévia da Concessionária, por meio de Termo de Vistoria, a ser emitido pela ANTT em até 1 (um) mês da data de recebimento da sua solicitação”.

Entendemos que em caso de atraso no início da cobrança de pedágio em virtude de descumprimento do prazo concedido à ANTT para emissão do Termo de Vistoria, desde que cumpridas todas as exigências necessárias e por motivo não imputável à Concessionária, caberá reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Está correto o entendimento?

A ANTT firmou os seguintes entendimentos nesse sentido em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados em projetos recentes, conforme abaixo:

“A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“19.1.4 A implantação das praças de pedágio de acordo com o estabelecido no PER será atestada, mediante solicitação prévia da Concessionária, por meio de Termo de Vistoria, a ser emitido pela ANTT em até 1 (um) mês da data de recebimento da sua solicitação”.

Sobre o tema, a ANTT em outro projeto recente, a saber, no procedimento licitatório referente ao Edital de Concessão nº 01/2018 para concessão da Rodovia BR-101/290/386/448/RS, firmou o seguinte entendimento - reiterado em Ata de Respostas aos Pedido de Esclarecimentos publicada no processo licitatório referente ao Edital de Concessão nº 02/2023 (esclarecimento nº 11, protocolo nº 50500.226091/2023-43) -, conforme Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento divulgada no site da Agência:

“Minuta do Contrato, Cláusula 17.1 129. Se demonstrado o cumprimento de todas as obrigações pela Concessionária ou comprovado a arbitrariedade ou desídia da ANTT para não ofertar o termo de vistoria ou restringir de outra maneira o início da cobrança das praças de pedágio, entende-se que a Concessionária terá direito a indenização pelo prazo da mora da ANTT em expedir o ato de autorização. Confirma este entendimento? O entendimento não está correto. Se descumprido o prazo previsto na subcláusula 17.1.1 (i) do Contrato, caberá reequilíbrio econômico-financeiro, desde que seja comprovada a responsabilidade do Poder Concedente.

Minuta do Contrato, Cláusulas 17.2.2; 17.2.2; 17.2.3 e 17.2.4 130. Se demonstrado o cumprimento de todas as obrigações pela Concessionária ou comprovado a arbitrariedade ou desídia, comprovada com o descumprimento do prazo imposto à ANTT, para não ofertar o termo de vistoria ou restringir o recebimento dos Trabalhos Iniciais, entende-se que a Concessionária terá direito a indenização pelo prazo da mora da ANTT, desde que comprovado o prejuízo da Concessionária. Confirma este entendimento? O entendimento não está correto. Se descumprido o prazo previsto nas subcláusulas 17.2.2, 17.2.3 e 17.2.4 do Contrato, caberá reequilíbrio econômico-financeiro, desde que seja comprovada a responsabilidade do Poder Concedente.

Minuta do Contrato, Cláusulas 17.3.2 e 17.3.3 131. Se demonstrado o cumprimento de todas as obrigações pela Concessionária ou comprovado a arbitrariedade ou desídia da ANTT para não ofertar o termo de vistoria ou restringir de outra maneira o início da cobrança das praças de pedágio, entende-se que a Concessionária terá direito a indenização pelo prazo da mora da ANTT em expedir o ato de autorização. Confirma este entendimento? O entendimento não está correto. Se descumprido o prazo previsto nas subcláusulas 17.3.2 e 17.3.3 do Contrato, caberá reequilíbrio econômico-financeiro, desde que seja comprovada a responsabilidade do Poder Concedente”.

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

Resposta: O entendimento está correto. No entanto, deverão ser observados os prazos estabelecidos na minuta de Contrato, e deverá restar comprovado e fundamentado que a Concessionária não deu causa ao atraso na expedição do ato autorizativo pelo Poder Concedente (item 28, Protocolo nº 50505.031293/2024-40, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024)

“Entendemos que no caso de atraso no início da cobrança de pedágio decorrente do não comparecimento da ANTT à vistoria solicitada, da emissão do Termo de Vistoria fora do prazo assinalado na cláusula 19.1.4, ou da emissão do ato autorizativo fora do prazo assinalado na cláusula 19.1.6 ensejarão direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da concessionária. Nosso entendimento está correto? Em caso de resposta negativa, favor informar as consequências do descumprimento dos prazos pela ANTT.

Destacamos que, no âmbito da licitação regida pelo Edital de Concessão nº 03/2023 a resposta da ANTT ao mesmo questionamento foi: “Sim, o entendimento está correto. Se descumpridos os prazos previstos nas subcláusulas 18.1.4 e 18.1.5 do Contrato, caberá reequilíbrio econômico-financeiro, desde que a Concessionária não tenha dado causa ao atraso.”

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Se descumpridos os prazos previstos nas subcláusulas 19.1.4 e 19.1.6 do Contrato, caberá reequilíbrio econômico-financeiro, desde que a Concessionária não tenha dado causa ao atraso.” (item 74, Protocolo nº 50505.031520/2024-37, Ata Complementar de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Se descumpridos os prazos atinentes a ANTT, previstos na subcláusula 19.1. do Contrato, caberá reequilíbrio econômico-financeiro, desde que a Concessionária não tenha dado causa ao atraso.

49. Item 7, Edital

Em relação a forma de apresentação da Garantia da Proposta, entendemos que, para a modalidade de seguro-garantia, a comprovação dos poderes dos signatários poderá ser feita por meio da apresentação da “Certidão de Administradores” e da “Certidão da Seguradora”, ambas expedidas pela SUSEP, dispensando-se a apresentação de qualquer outro documento societário da seguradora. Está correto o entendimento?

Para referência, nas licitações referentes à BR277/373/376/476 e PR418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023), BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021), BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022), BR-040/MG (BHJF) (Edital de Concessão nº 04/2024) e BR-381/MG (item 6, Protocolo nº 50505.031766/2024-17, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, esclareceu que: “no caso de impossibilidade de ocorrer o cadastro na B3 em tempo hábil, será admitido alternativamente (i) apresentar Certidão dos Administradores, emitida pela SUSEP, no caso de seguro-garantia; ou (ii) apresentar comprovação dos representantes legais, emitida no site do Banco Central, conforme o caso. Os documentos poderão constar no envelope de Garantia da Proposta e/ou ser enviados por e-mail, em possuindo certificação digital, conforme o caso”.

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.

50. Cl. 8.4.4. (ii), Minuta do Contrato de Concessão

De acordo com a Cláusula 8.4.4. (ii) da Minuta do Contrato de Concessão:

“A ANTT indicará a localização da intervenção, sendo condição para o início das obras a 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. Está correto o entendimento?

Ressalta-se que nas licitações referentes 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); BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 - Esclarecimento nº 40 do Protocolo 50500.089065/2021-66), BR040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2023 – Esclarecimento nº 26 do Protocolo 50500.028221/2024- 65) e BR-381/MG (Edital de Concessão nº 01/2024 – Esclarecimento nº 23 do Protocolo nº 50505.031766/2024-17) a ANTT confirmou esse entendimento em resposta aos pedidos de esclarecimento, afirmando que: “Sim, o entendimento está correto”.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

51. Cl. 44.2, Minuta do Contrato de Concessão

A Cl. 44.2 da Minuta do Contrato de Concessão dispõe sobre a “Autocomposição de conflitos”, a qual poderá “ocorrer, desde que de comum acordo entre as Partes, perante câmara de prevenção e resolução administrativa de conflitos, nos termos da Lei nº 13.140, de 26 de junho de 2015”.

Entendemos que o procedimento da Autocomposição de conflitos é facultativo e não precisa necessariamente preceder eventual instauração de processo arbitral. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento de forma reiterada em respostas a pedidos de esclarecimentos apresentadas em projetos recentes, conforme abaixo:

“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 precisa necessariamente preceder eventual instauração de processo arbitral.

Nas licitações referentes à BR277/373/376/476 e PR418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – esclarecimento nº 33 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR116/101/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.” (item 33, Protocolo nº 50505.031766/2024-17, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024).

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.

52. Cl. 44.3.3, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“44.3.3 A submissão à arbitragem, nos termos desta cláusula, não exime o Poder Concedente nem a Concessionária de dar integral cumprimento a este Contrato, nem permite a interrupção das atividades vinculadas à Concessão, observadas as prescrições deste Contrato.”

Entendemos que, excepcionalmente, 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 poderão ser interrompidas. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento de forma reiterada em respostas a pedidos de esclarecimentos apresentadas em projetos recentes, conforme abaixo:

“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); BR116/101/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 exime 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.” (item 34, Protocolo nº 50505.031766/2024-17, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto. O dispositivo contratual determina que a submissão da questão à arbitragem não exime 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.

53. Cl. 16.7, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“16.7 A Concessionária, sem prejuízo das penalidades aplicáveis, será obrigada a reparar, corrigir, remover, reconstruir ou substituir, às suas expensas, as obras e serviços pertinentes à Concessão em que se verificarem Vícios Construtivos, nos prazos que forem fixados pela ANTT.

16.7.1 A ANTT poderá exigir que a Concessionária apresente um plano de ação visando a reparar, corrigir, remover, reconstruir ou substituir qualquer obra ou serviço prestado de maneira viciada, defeituosa ou incorreta pertinente à Concessão, em prazo a ser estabelecido pela ANTT.”

Entendemos que para definição dos prazos para atendimento às providências previstas na Cl. 16.7, a ANTT levará em conta a complexidade das ações, em observância ao princípio da razoabilidade e considerando as diretrizes para exercício de uma regulação responsiva. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentação no âmbito do projeto da BR-381/MG. Veja-se:

“Considerando o disposto nas cláusulas 16.7 e 16.7.1 do contrato de concessão, entendemos que os prazos para a concessionária (i) reparar, corrigir, remover, reconstruir ou substituir as obras e serviços; e (ii) apresentar plano de ação, serão definidos tendo como base a complexidade das ações, em observância ao princípio da razoabilidade. Nosso entendimento está correto? Em caso de resposta negativa, favor esclarecer.

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Conforme cláusula 16.7 do Contrato, o prazo será concedido pela ANTT de forma compatível com a obrigação a ser realizada. A Agência terá como norte não só o princípio da razoabilidade, mas também outros princípios, tais como o da impessoalidade, o da legalidade e o da eficiência, além de avaliar o caso concreto e considerar as diretrizes de regulação responsiva”. (item 70, Protocolo nº 50505.031520/2024-37, Ata Complementar de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024).

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Conforme cláusula 16.7 do Contrato, o prazo será concedido pela ANTT de forma compatível com a obrigação a ser realizada. A Agência terá como norte não só o princípio da razoabilidade, mas também outros princípios, tais como o da impessoalidade, o da legalidade e o da eficiência, além de avaliar o caso concreto e considerar as diretrizes de regulação responsiva.

54. Cl. 19.7.7, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“19.7.7 Os valores reajustados da Tarifa de Pedágio serão autorizados mediante publicação de ato específico da ANTT no DOU.” Entendemos que eventuais atrasos na publicação da resolução da ANTT para autorização dos reajustes tarifários, conforme Cl. 19.7.7, por motivo não imputável à Concessionária, ensejarão a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentação no âmbito do projeto da BR-381/MG. Veja-se:

“Entendemos que atrasos não imputáveis à concessionária na publicação da resolução da ANTT referente aos reajustes/revisões da tarifa de pedágio ensejarão a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Nosso entendimento está correto? Em caso de resposta negativa, favor esclarecer.

Destacamos que, no âmbito da licitação regida pelo Edital de Concessão nº 03/2023 a resposta da ANTT ao mesmo questionamento foi: “Sim, o entendimento está correto. Os atrasos referentes aos reajustes e revisões da tarifa de pedágio não imputáveis à Concessionária poderão ser considerados como Fato da Administração, risco alocado ao Poder Concedente na forma da cláusula 21.2.15 do Contrato.”

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Os atrasos referentes aos reajustes e revisões da tarifa de pedágio não imputáveis à Concessionária poderão ser considerados como Fato da Administração, risco alocado ao Poder Concedente na forma da cláusula 22.2.3 (v) do Contrato”. (item 77, Protocolo nº 50505.031520/2024-37, Ata Complementar de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Os atrasos referentes aos reajustes e revisões da tarifa de pedágio não imputáveis à Concessionária poderão ser considerados como Fato da Administração, risco alocado ao Poder Concedente na forma da cláusula 22.2.3 (v) do Contrato.

55. Cl. 19.7 e 19.7.3, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“19.7.3 Os efeitos das Revisões Extraordinárias e Quinquenais deverão ser aplicados sobre a Tarifa de Pedágio concomitantemente com os da Revisão Ordinária.”

Com base nessa disposição, entendemos que eventual impacto decorrente do descasamento entre a data da decisão emitida no âmbito da Revisão Extraordinária e a efetiva aplicação de seus efeitos sobre a tarifa será considerado para a determinação do novo valor da tarifa de pedágio, a ser obtido com base na metodologia de revisão tarifária prevista na Cl. 19.7. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentação no âmbito do projeto da BR-381/MG. Veja-se:

“A cláusula 19.6.3 indica que “os efeitos das Revisões Extraordinárias e Quinquenais deverão ser aplicados sobre a Tarifa de Pedágio concomitantemente com os da Revisão Ordinária.”

Considerando o possível descasamento entre a data da prolação da decisão referente aos pleitos de Revisões Extraordinárias e a efetiva aplicação de seus efeitos sobre a tarifa – caso tal modalidade seja a adotada para fins de recomposição do equilíbrio – entendemos que esse descasamento será levado em consideração no cálculo do novo valor tarifa. Nosso entendimento está correto? Em caso de resposta negativa, favor esclarecer.

Destacamos que, no âmbito da licitação regida pelo Edital de Concessão nº 03/2023 a resposta da ANTT ao mesmo questionamento foi: “Sim, o entendimento está correto.”

Respostas: Sim, o entendimento está correto.” (item 78, Protocolo nº 50505.031520/2024-37, Ata Complementar de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

56. Cl. 22, Minuta do Contrato de Concessão

A despeito da omissão na matriz de riscos da Minuta do Contrato de Concessão, entendemos que eventual variação dos investimentos e custos excedentes relacionados às obras e aos serviços da Concessão não será considerada como risco da Concessionária se decorrente de eventos cujo risco tenha sido alocado ao Poder Concedente. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentação no âmbito do projeto da BR-381/MG. Veja-se:

“Sem prejuízo da omissão da minuta do contrato, entendemos que não configura risco da concessionária a variação dos investimentos e custos excedentes relacionados às obras e aos serviços objeto da concessão se decorrentes de eventos cujo risco tenha sido alocado ao Poder Concedente. Nosso entendimento está correto? Em caso de resposta negativa, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto, ressalvadas as hipóteses de compartilhamento e o disposto na cláusula 22.1.5.” (item 92, Protocolo nº 50505.031520/2024-37, Ata Complementar de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto, ressalvadas as hipóteses de compartilhamento e o disposto na cláusula 22.1.5

57. Cl. 32, Minuta do Contrato de Concessão

A despeito da omissão na Minuta do Contrato de Concessão, entendemos que será declarada nula a intervenção na Concessão que, comprovadamente, não observe os pressupostos legais e regulamentares. Em vista da nulidade, os serviços retornarão imediatamente à Concessionária. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentação no âmbito do projeto da BR-381/MG. Veja-se:

“Sem prejuízo da omissão da minuta do contrato, entendemos que, na hipótese de ficar comprovado que a intervenção na concessão não observou os pressupostos legais e regulamentares, será declarada sua nulidade, devendo o serviço ser imediatamente devolvido à concessionária, sem prejuízo de seu direito à indenização, na forma do art. 33, §1º, da Lei Federal nº 8.987/95. Nosso entendimento está correto? Em caso de resposta negativa, favor informar a base legal. Destacamos que, no âmbito da licitação regida pelo Edital de Concessão nº 03/2023 a resposta da ANTT ao mesmo questionamento foi “Sim, o entendimento está correto”.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.” (item 97, Protocolo nº 50505.031520/2024-37, Ata Complementar de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

58. Cl. 22.7, 22.8 e 37.2, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“22.7.1 Riscos residuais referem-se a eventos que não foram especificamente atribuídos a uma das Partes nas subcláusulas anteriores e que afetem, de maneira positiva ou negativa, os custos relativos ao cumprimento das obrigações do Contrato de Concessão.

22.7.2 Quaisquer efeitos decorrentes de riscos residuais na receita da Concessão não serão considerados como causadores de desequilíbrio contratual, ressalvada a aplicação das regras acerca do tratamento de riscos extraordinários estabelecidos na subcláusula 22.1 e o Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda.

22.7.3 Os impactos decorrentes de eventos de riscos residuais serão partilhados entre o Poder Concedente e a Concessionária, e os cálculos serão baseados nos gastos efetivamente realizados e devidamente comprovados.

22.8.1 Os riscos a seguir serão partilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente somente se o total da somatória dos seus impactos exceder 2% (dois por cento) da Receita Tarifária bruta anual em um único Ano de Concessão: (i) riscos residuais, conforme estabelecido na subcláusula 22.7;

37.2 O Poder Concedente não poderá decretar a caducidade da Concessão com relação ao inadimplemento da Concessionária resultante dos eventos decorrentes de riscos atribuídos ao Poder Concedente”

Com base nessas disposições e considerando o caráter inovador e imprevisível da categoria dos riscos residuais, entendemos que a limitação à decretação de caducidade deve considerar, além do inadimplemento por eventos decorrentes de riscos atribuídos ao Poder Concedente, conforme Cl. 37.2, o inadimplemento da Concessionária decorrente de materialização de riscos residuais, considerando que estes estão sujeitos aos mecanismos de compartilhamento previsto na Cl. 22.8. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentação no âmbito do projeto da BR-381/MG. Veja-se:

“Uma vez que a minuta do contrato inovou na alocação de riscos, trazendo a figura dos “riscos residuais” na cláusula 22.7, cuja forma compartilhamento está prevista na cláusula 22.8, entendemos que a limitação contida na cláusula 37.2 à competência do Poder Concedente de decretar a caducidade da concessão “com relação ao inadimplemento da Concessionária resultante dos eventos decorrentes de riscos atribuídos ao Poder Concedente” deve ser interpretada de forma mais ampla, incluindo não apenas a materialização dos riscos alocados ao Poder Concedente como, também, a materialização dos riscos residuais, visto que esses não são alocados por default à concessionária, mas, sim, compartilhados entre as partes. Nosso entendimento está correto? Em caso de resposta negativa, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto”. (item 100, Protocolo nº 50505.031520/2024-37, Ata Complementar de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

Protocolo 50500.176022/2024-62

Recebido em 16 de outubro de 2024 – 23:26:47

1. Cl. 19.4.4., Minuta do Contrato de Concessão Itens 2.3 e 3.2.1.c, PER Volume II

A Cl. 19.4.4.i da Minuta do Contrato de Concessão prevê que os percentuais de “incremento no valor da Tarifa de Pedágio se dará pela conclusão de contornos, conforme disposto no PER” e indica os percentuais aplicáveis à conclusão dos Contornos de Marmeleiro e Lindoeste. Em sentido semelhante, o item 3.2.1.C do PER Volume II prevê na Tabela 13 o detalhamento das obras dos Contornos de Marmeleiro e Lindoeste. Assim, em que pese a menção ao “Contorno de Santa Maria” existente na BR-163, bem como a “CONTORNO” no trecho inicial da “BR-277/PR Novo Acesso *” na Tabela 4 - Correlação Quilométrica do item 2.3 do PER Volume II, entendemos que os únicos contornos do Sistema Rodoviário a serem considerados para execução de obras e atendimento às obrigações do PER pela Concessionária são os Contornos de Marmeleiro e Lindoeste. Está correto o entendimento?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. O “Contorno de Santa Maria” existente na BR-163 e o “CONTORNO” no trecho inicial da “BR-277/PR Novo Acesso”, não estão no rol de obras obrigatórias de ampliação de capacidade do Lote 6, logo não são obras a serem executadas pela concessionária. No entanto, as mesmas farão parte da malha concedida e deverão respeitar o atendimento dos parâmetros de desempenho previstos no PER.

2. Apêndice F, PER Volume I

A Figura 36 do Apêndice F do PER Volume II prevê a implantação de um trevo no km 515+150 da BR-277. Porém, a implantação deste dispositivo não pôde ser verificada nas demais tabelas do PER Volume II referentes ao detalhamento das obrigações da Concessionária. Com base em pesquisas de campo, verifica-se que o referido trevo pode estar, na verdade, em construção nas proximidades do Aeroporto de Foz do Iguaçu. Nesse sentido, favor informar e esclarecer: 1. O funcional desse dispositivo é realmente aquele que se encontra atualmente em execução nas proximidades do Aeroporto de Foz do Iguaçu? Em caso positivo, favor informar a sua localização exata, com indicação de coordenadas e demais parâmetros objetivos. 2. Ante a omissão do referido trevo nas tabelas do PER Volume II, favor esclarecer se ele compõe o Sistema Rodoviário. 3. Em caso de resposta positivo ao item 2 acima, favor informar qual a previsão de conclusão da implementação do dispositivo e entrega à Concessionária.

Respostas: Para os questionamentos do Lote 6, esclarece-se que:

1. O dispositivo do km 515+150 da BR-277 está em execução por terceiro e faz parte do segmento "BR-277/PR Novo Acesso" (coordenadas exatas 25°34'27.52"S e 54°33'4.99"O).
2. Sim, de acordo com a Tabela 1 do PER Volume II, ele compõe o sistema rodoviário, fazendo parte do acesso à nova ponte Brasil/Paraguai.
3. Conforme previsto no contrato, Anexo 16 - Obras de Acordos com Terceiros, o ano de transferência previsto da citada obra é o 1º ano de concessão.

3. Item 2 e Apêndice F, PER Volume II

A Figura 45 do Apêndice F do PER Volume II prevê um dispositivo diamante na BR-373. Ocorre que o dispositivo indicado se encontra fora do Sistema Rodoviário, conforme descritivo previsto no item 2 do PER Volume II. Com isso, favor confirmar o entendimento de que tal dispositivo diamante deve ser desconsiderado pela Concessionária.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. A Figura 45 do Apêndice F do PER Volume II do Lote 6 está corretamente representada e o referido diamante faz parte do escopo da concessão, ocorre que a BR-373 (SNV 373BPR0410) é coincidente com a BR-277 (SNV 277BPR0190) neste trecho (coordenada 25°22'36.85"S 51°17'33.19"O).

4. Item 3.1.3, PER Volume I PER Volume II Modelo econômico-financeiro

De acordo com o item 3.1.3 do PER Volume I, a frente de recuperação das OAEs inclui o "Alargamento das OAEs (tais como passagens superiores, pontes e viadutos), para incorporar acostamentos, faixas de segurança e passeios, adequar o número e a largura das faixas de rolamento, de modo a compatibilizar a largura da OAE com a largura da rodovia, evitar estreitamento da plataforma da OAE e obter melhorias de funcionalidade". Contudo, ao analisar as obrigações de alargamento de OAEs previstas no PER Volume II, nota-se omissão em relação às seguintes OAEs localizadas no Sistema Rodoviário, dentre outras: [] BR-277 - 417,56 - Ponte Rio Cavernoso; [] PR-158 - km 539,23 - Ponte Rio Caçadorzinho; [] PR-280 - km 234,50 - Ponte Rio Forquilha; e [] PR-280 - km 245,07 - Ponte Rio Santana. Com isso, favor esclarecer: 1. Considerando que o MEF não prevê qualquer valor para implementação de providências de alargamento nessas OAEs, favor informar quais previsões de investimentos devem ser consideradas pela Concessionária para conclusão de tais providências. 2. Caso não seja possível responder à solicitação do item 1, entendemos que a Concessionária deverá implementar apenas as

providências de alargamento previstas expressamente no PER Volume II. Está correto o entendimento?

Respostas: O entendimento não está correto. A concessionária deverá garantir que as OAEs atendam aos parâmetros expressos no PER Volume I, mesmo que estas não estejam discriminadas individualmente no item 3.2.2 do PER Volume II. Conforme estipulado no referido item, "As intervenções relativas às OAEs deverão ser executadas de acordo com o disposto na tabela a seguir. Reforça-se que, além das listadas, as OAEs pertencentes ao trecho concedido e não listadas abaixo também deverão seguir os parâmetros do item 3.1.3 do PER Volume I:".

5. PER Volumes I e II

Favor confirmar o entendimento de que a Concessionária ficará obrigada a cumprir as obrigações envolvendo correção de curva horizontal previstas no PER, de modo que a eventual inclusão de novas correções de curvas horizontais serão sujeitas a reequilíbrio, pelas formas e regras previstas no Contrato de Concessão.

Respostas: O entendimento está correto. Segundo o PER - Volume I, item 3.2.8.1, subitem a. Pistas Existentes: "iv. A geometria de curvas verticais e horizontais das pistas existentes não precisarão ser adequadas, exceto nos trechos com correções de traçado previstas no PER Volume II."

Entretanto, cabe ressaltar que também deverá ser observado o subitem d. Velocidades Diretrizes, o qual cita que: "...no prazo de 18 (dezoito) meses após a assunção do Sistema Rodoviário, a Concessionária deverá apresentar à ANTT um estudo de retro análise da geometria horizontal e vertical (curvas horizontais e verticais) das vias existentes e projetadas, com o objetivo de mapear velocidades divergentes das velocidades diretrizes mínimas apresentadas no PER Volume II e implementar as seguintes medidas neste prazo:

- i. Em casos em que a velocidade encontrada for menor que a diretriz, em até 10 km/h, poderá ser restringida a velocidade através de sinalização ostensiva;
- ii. Em casos em que a velocidade encontrada for menor que a diretriz, em mais de 10 km/h, e não houver obra prevista para o local, manter a velocidade diretriz mínima, aplicando-se medidas mitigadoras."

6. Cl. 6.3.4 e 6.3.5, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: "6.3.4 O pagamento de indenização, pela Concessionária, ao terceiro desocupado ou desapropriado, ou ainda sobre cuja propriedade foi instituída servidão administrativa ou provisoriamente ocupada para os fins previstos no Contrato, deverá estar baseado em laudo de avaliação subscrito por engenheiro avaliador ou perito especializado. 6.3.5 Eventuais recursos empregados para a realização de reassentamentos deverão guardar proporcionalidade com os valores que seriam pagos a título de indenização conforme previsto nesta subcláusula." Em vista disso, favor confirmar o entendimento de que o eventual emprego de recursos para realização de medidas de reassentamento com vistas ao atendimento das obrigações da Cl. 6.2 pela Concessionária deverão guardar proporcionalidade com os valores que seriam pagos a título de indenização, observado o disposto na Cl. 6.3.4.

Respostas: Sim, o entendimento está correto, vide subcláusula 6.3.5.

7. Item 2, PER Volume II

Com base no item 2 do PER Volume II, verificasse que a Ponte Brasil Paraguai (Nova) integra o Sistema Rodoviário. De acordo com o item 1 da “Declaração Presidencial conjunta Brasil - Paraguai sobre integração física”, celebrada em 21/12/2018 junto à República do Paraguai – Disponível no site do Ministério das Relações Exteriores em Concórdia (itamaraty.gov.br) -, será integralmente custeada pela margem brasileira de Itaipu Binacional a Segunda Ponte Internacional sobre o Rio Paraná, prevista no Acordo para a Construção de uma Segunda Ponte Internacional sobre o Rio Paraná. Em vista disso, para possibilitar o planejamento das licitantes e a correta formulação de suas propostas, favor informar o status atual das obras para implementação da Ponte Brasil Paraguai (Nova), conforme previsto no PER, com o custeio da Itaipu Binacional.

Respostas: Conforme previsto no contrato do Lote 6, Anexo 16 - Obras de Acordos com Terceiros, o ano de transferência previsto da obra de Acesso à 2ª Ponte Internacional em Foz do Iguaçu/PR do km 0,00 ao km 14,6, é o 1º ano de concessão.

8. Cl. 8.7.2, 8.7.3, 8.8.3, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “8.7.2 As obras serão transferidas à Concessionária, juntamente com os demais bens integrantes do respectivo segmento, após sua conclusão total ou parcial. (ii) Obras e serviços adicionais que sejam necessários em decorrência da execução de investimentos realizados pelo Poder Concedente poderão ser atribuídos à Concessionária, devendo ser realizada a correspondente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de Fluxo de Caixa Marginal. 8.7.3 Observado o disposto na subcláusula 4.2.4, nos casos excepcionais em que a Concessionária seja instada a realizar as Obras Supervenientes, total ou parcialmente, o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato será recomposto por meio de Fluxo de Caixa Marginal.

8.8.3 Em caso de transferências de obras com pendência de adequações para atendimento a Parâmetros de Desempenho da Frente de Recuperação, será assegurada a correspondente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato por meio de Fluxo de Caixa Marginal, conforme estabelecido no Anexo 16.” Com base nesses dispositivos, favor confirmar o entendimento de que eventuais investimentos adicionais a serem realizados pela Concessionária para adequação de obras transferidas à sua responsabilidade durante a Concessão aos parâmetros do PER serão sujeitos a reequilíbrio econômico-financeiro, por meio de Fluxo de Caixa Marginal.

Respostas: Sim, contanto que não se enquadre na hipótese disposta na subcláusula 4.2 da minuta de Contrato: “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.”.

9. Cl. 11.1.3, 12.1 e 12.2, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “11.1.3 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. 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: (...) 12.2 Será destinado à Conta de Retenção o valor correspondente a 2% (dois por cento) da Receita Bruta ao longo de todo o Prazo da Concessão, podendo ser ajustado em razão da aplicação dos mecanismos contratuais e dos fatores de reequilíbrio, na forma prevista no Contrato 12.2.1 Na hipótese de não adesão ao Mecanismo de Proteção Cambial, a Conta de Retenção deverá ser encerrada pelo Banco Depositário, e os recursos deverão ser destinados diretamente à Conta de Ajuste.” Com isso, entendemos que nos últimos 5 anos da Concessão haverá um aumento em 5% da alíquota de Recursos Vinculados prevista na Cl. 12.2 para que sejam garantidas as intervenções necessárias ao atendimento dos parâmetros do PER até o final da Concessão. Está correto o entendimento? Favor esclarecer caso os recursos provenientes desse aumento na ordem de 5% possam ser destinados para finalidades diversas daquelas previstas na Cl. 11.1.3.

Respostas: A alíquota de Recurso Vinculado (cláusula 12.3) será aumentada em 5%. Os recursos não poderão ser destinados para finalidades diversas daquelas previstas na Cl. 11.1.3.

10. Item 2.5, Anexo 5 do Contrato

De acordo com o Anexo 5 do Contrato, referente aos Desconto e Acréscimo de Reequilíbrio: “2.5 Para cada ano do Prazo de Concessão, à exceção do último, o Desconto de Reequilíbrio será calculado pelo somatório dos percentuais relativos às atividades não cumpridas ou suprimidas das Tabelas I, II e III deste Anexo, produzindo efeito na Revisão Ordinária subsequente ao que for constatado o seu não atendimento. 2.5.1 Os percentuais previstos serão multiplicados pelos percentuais inexecutados. A apuração desses percentuais ocorrerá a partir do término do prazo estipulado no PER e terá como base o detalhamento de execução física aprovado pela ANTT. (...) 2.5.3 O percentual relativo ao Desconto de Reequilíbrio – Fator D será calculado de acordo com a seguinte fórmula: (...) P_{li} é o percentual não concluído da obra i ” Com isso, entendemos que a dinâmica referente à aplicação do Fator D foi alterada nos últimos projetos da ANTT 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 ' P_{ii} ', mencionado acima dentre os parâmetros da 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. Com isso, entendemos que não 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 ao 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 da obra não concluída até a data de apuração. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer de forma pormenorizada o conceito a ser adotado e a forma de aplicação do Fator D.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

11. Cl. 12.1, 12.2 e 12.3, Minuta do Contrato de Concessão Item 1.5, Anexo 14 do Contrato

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “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:

12.1.2 compensações decorrentes do acionamento do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda; 12.2 Será destinado à Conta de Retenção o valor correspondente a 2% (dois por cento) da Receita Bruta ao longo de todo o Prazo da Concessão, podendo ser ajustado em razão da aplicação dos mecanismos contratuais e dos fatores de reequilíbrio, na forma prevista no Contrato. 12.2.1 Na hipótese de não adesão ao Mecanismo de Proteção Cambial, a Conta de Retenção deverá ser encerrada pelo Banco Depositário, e os recursos deverão ser destinados diretamente à Conta de Ajuste. 12.3 Será destinado à Conta de Ajuste: (...) (ii) o valor correspondente à alíquota sobre a Receita Bruta resultante da aplicação da seguinte fórmula: $Alíquota\ RV = D - A - E$ ” O Anexo 14 do Contrato referente ao Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda, por sua vez, dispõe que: “1.5. Com exceção do valor apurado no último Ano de Concessão, o qual deverá ser considerado no Ajuste Final de Resultados, eventual Compensação Financeira (Rt) a pagar: i. pela ANTT à Concessionária deverá ocorrer no âmbito da Revisão Ordinária subsequente ao período de apuração, pela seguinte ordem de prioridade, até o esgotamento de cada um dos meios previstos, no limite do saldo a compensar:

a. Montante disponível na Conta de Ajuste, sendo o valor diretamente transferido para a Conta de Livre Movimentação; b. Fluxo futuro de Recursos Vinculados destinados à Conta de Ajuste, por meio da alteração da alíquota que resultará entre 0% (zero por cento) e o percentual previsto no Contrato; e c. Aplicação do Fator C.” Com base no exposto, verifica-se que eventual compensação à Concessionária em decorrência do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda será realizada prioritariamente com a transferência do montante apurado para a Conta de Livre Movimentação, o qual passará a compor a sua receita bruta. Favor confirmar o entendimento de que a Concessionária não poderá ser duplamente onerada pela posterior incidência de tributos sobre a parcela de sua receita bruta correspondente ao montante que lhe foi compensado em decorrência do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda, uma vez que o valor dos tributos já terá sido aplicado à receita bruta da Concessionária quando do seu auferimento inicial e posterior repasse às Contas da Concessão a título de recursos vinculados nos termos das Cl. 12.1 e 12.2. Em caso negativo, favor esclarecer qual o racional e fundamento legal adotados para que a Concessionária seja onerada duplamente com a referida incidência do percentual de tributação sobre a mesma parcela de receita bruta decorrente da compensação do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda.

Respostas: Pelo mecanismo proposto no Anexo 14 do Contrato de Concessão observa-se que a Concessionária não será duplamente onerada haja vista que na fórmula para a Compensação Financeira do ano, há a incidência do FRT que é um fator de ajuste da compensação cujo cálculo anula todos os efeitos de tarifas de reequilíbrio e de tributos incidentes sobre a tarifa e lucro, para que na compensação não haja sobreposição desses efeitos.

12. Cl. 8.8, Minuta do Contrato de Concessão Anexo 16 do Contrato

De acordo com a Minuta do Contrato de Concessão: “8.8.1 A longo da vigência da Concessão, Obras de Acordos com Terceiros serão transferidas à Concessionária, juntamente com os demais bens integrantes do respectivo segmento, após sua conclusão total ou parcial. 8.8.2 Em caso de conclusão das Obras de Acordos com Terceiros com eventual divergência quanto à data de transferência prevista, será realizada a correspondente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos custos relativos à manutenção, conservação e operação do segmento por meio de valores paramétricos, conforme as disposições previstas no Anexo 16. 8.8.3 Em caso de transferências de obras com pendência de adequações para atendimento a Parâmetros de Desempenho da Frente de Recuperação, será assegurada a correspondente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato por meio de Fluxo de Caixa Marginal, conforme estabelecido no Anexo 16. 8.8.5 A inclusão de remanescentes das Obras de Acordos com Terceiros, nos termos da subcláusula 8.8.4, será assegurada a correspondente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato por meio de Fluxo de Caixa Marginal, conforme estabelecido no Anexo 16.” No mesmo sentido, o Anexo 16 do Contrato dispõe que: “1. Somente ocorrerá recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em caso de (i) transferência do segmento com remanescente de obra ou pendência de adequações para atendimento a Parâmetros de Desempenho a executar ou de (ii) alteração do ano previsto para a transferência do segmento à Concessionária. iii. Caso a Concessionária seja instada a concluir ou adequar aos parâmetros de desempenho as obras listadas na Tabela deste anexo, total ou parcialmente, o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato será recomposto pelo Fluxo de Caixa Marginal (FCM), seguindo as previsões contratuais e regulatórias para a sua aplicação.” Com base no exposto, favor confirmar o entendimento de que em caso de transferência das Obras de Acordos com Terceiros, após a sua conclusão total ou parcial, com divergência quanto à data de transferência prevista, remanescente de obra e /ou com pendência de adequações para atendimento a Parâmetros de Desempenho e especificações do PER será assegurada à Concessionária a correspondente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, pelas formas e procedimentos previstos na Minuta do Contrato de Concessão e seus Anexos.

Respostas: Sim, o entendimento está correto, devendo ser observadas as disposições contratuais.

Protocolo 50500.176021/2024-18

Recebido em 16 de outubro de 2024 – 23:23:26

1. tem 5.7.i, Edital; Item 13, Anexo 5 do Edital

Segundo o item 5.7, “i”, do Edital, cada consorciado deverá atender individualmente às exigências relativas à regularidade jurídica, fiscal e trabalhista e à qualificação econômico-financeira contidas no Anexo 5 do Edital. O item 13 do Anexo 5 do Edital estabelece que o patrimônio líquido a ser considerado para a Qualificação Econômico-Financeira do Consórcio será obtido pelo somatório do patrimônio líquido de cada consorciado, na proporção de sua respectiva participação. Solicitamos confirmar o entendimento de que a exigência de qualificação econômico-financeira relativa à comprovação de patrimônio líquido mínimo por consórcios poderá ser obtida pelo somatório do patrimônio líquido de cada consorciado, respeitado o disposto nos subitens “i” e “ii” do item 13 do Anexo 5 do Edital. Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-381/MG (item 3,

Protocolo nº 50505.031293/2024-40, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

2. Item 10.3.x, Edital Cl. 22.3.2, Minuta do Contrato de Concessão

De acordo com o Edital: “7.9 A Garantia da Proposta poderá ser executada nas hipóteses de inadimplimento total ou parcial, por parte das Proponentes, das obrigações por elas assumidas em virtude de sua participação no Leilão, mediante notificação, pela ANTT, às Proponentes inadimplentes e às respectivas seguradoras, assegurado o direito ao contraditório e ampla defesa, sem prejuízo das demais penalidades previstas no Edital ou na Legislação, incluindo, mas não se limitando às seguintes hipóteses: (...) I. não apresentação ou apresentação da Proposta Econômica Escrita que não atenda à totalidade das exigências estabelecidas na legislação aplicável e no Edital; 10.3 A Proposta Econômica Escrita deverá considerar as seguintes premissas: (...) X. a legislação vigente na data da Proposta Econômica Escrita, para efeito dos riscos assumidos pelo Poder Concedente referente a tributos ou encargos legais.” A Minuta do Contrato de Concessão, por sua vez, dispõe que: “22.3.2 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.” Como é de conhecimento público, discussões envolvendo a Reforma Tributária estão em curso atualmente no Congresso Nacional, com potenciais alterações sensíveis em matéria tributária nos anos subsequentes. Diante disso, entendemos que alterações na legislação tributária, inclusive decorrentes da Reforma Tributária, com comprovado impacto às receitas da Concessão serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro pelas formas previstas na Minuta do Contrato de Concessão, observada a exceção da Cl. 22.3.2. Está correto o entendimento? A ANTT firmou os seguintes entendimentos sobre a questão em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais e da BR-262/MG - Rota do Zebu, conforme abaixo: “O Edital fixa, dentre as premissas a serem consideradas pelos licitantes para elaboração da Proposta Econômica Escrita, o seguinte: “a legislação vigente na data da Proposta Econômica Escrita, para efeito dos riscos assumidos pelo Poder Concedente referente a tributos ou encargos legais.” A Minuta do Contrato de Concessão, por sua vez, dispõe que: “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.” Diante disso, considerando as atuais discussões da Reforma Tributária no âmbito do Congresso Nacional, entendemos que alterações na legislação tributária que impactem os tributos incidentes sobre as receitas com comprovado impacto à Concessão serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro pelas formas previstas na Minuta do Contrato de Concessão. Está correto o entendimento? Sobre o tema, recentemente no âmbito do projeto da BR- 040/GO/MG Rota dos Cristais a ANTT firmou o seguinte entendimento em Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos: “29. Item 10.3 do Edital Foi aprovada na Câmara dos Deputados a PEC nº 45/2019 (“Reforma Tributária”), a qual, observado o prazo de transição nela previsto, até 2033, promove profunda alteração na matriz tributária aplicável aos investimentos e custos bem como às receitas do projeto consistente na (i) substituição dos atuais ICMS, ISSQN, IPI, PIS e COFINS por novos tributos designados como IBS (Imposto sobre Bens e Serviços) e CBS (Contribuição sobre Bens e Serviços). No contexto da Rota dos Cristais, de acordo com o Edital de Concessão 02 / 2024, as Propostas Econômicas Escritas

devem considerar, entre outras premissas, todos os tributos atualmente em vigor, desconsiderando qualquer benefício fiscal (Item 10.3.I), a alíquota de 5% para o ISSQN sobre a receita anual de pedágio (Item 10.3.II) bem como o benefício fiscal do REIDI até o prazo final da concessão (Item. 10.3.VII). Conforme Contrato, a Concessionária é responsável pelos encargos tributários aplicáveis (Cláusula 15.7), sendo que o Poder Concedente é responsável, dentre outros, pelos seguintes riscos relacionados à Concessão: “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.” (Cláusula 22.3.2). Além disso, consoante a matriz tributária atual, as receitas de pedágio estão sujeitas ao ISSQN à alíquota de 5% e ao Pis/COFINS à alíquota de 3,65%. Embora PEC acima referida não tenha sido regulamentada, sinalizam-se alíquotas no patamar de 25% sobre a receita, ou até superior, o que representa um impacto substancial sobre os custos, investimentos e sobre a receita do projeto, potencialmente capaz de afetar a capacidade financeira da Concessionária em arcar com suas obrigações, caso não haja a recomposição do equilíbrio contratual de forma concomitante ao início de vigência da nova matriz tributária. Neste contexto, indaga-se: a) É correto entender que as alterações na legislação tributária que impactem os tributos incidentes sobre as receitas serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro? b) No cenário de se implementar uma alteração tributária da envergadura como a que está ora em discussão no âmbito do Congresso, é correto assumir que o Poder Concedente revisará a tarifa mediante a aplicação do Fator C de forma concomitante ao início de vigência das novas alíquotas e tributos, conforme o previsto na Cláusula 23.4.2 (ii) do Contrato? c) É correto entender que as alterações na legislação tributária que impactem os tributos incidentes sobre os custos e os investimentos serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro? Tendo em vista que a redação da Cláusula 23.4.2 do Contrato não estabelece de forma específica como se dará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro no caso de alteração na legislação tributária que afete os custos e investimentos da Concessionária, indaga-se como se dará a recomposição neste caso? Respostas: Conforme dispõe a subcláusula 22.2 da minuta de Contrato, o Poder Concedente é responsável pelos riscos relacionados a alterações na legislação e regulamentação ou a superveniência de jurisprudência vinculante, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da Concessão, excetuada a legislação de imposto sobre a renda. No tocante aos questionamentos apresentados, esclarece-se que: a) Sim, está correto o entendimento. b) O entendimento está parcialmente correto. A forma e o momento de implementação de reequilíbrio deverão ser analisados diante do caso concreto, para que os mecanismos adotados sejam apropriados aos impactos. Nos termos do Contrato de Concessão, poderão ser realizados reequilíbrios a posteriori, diante da materialização do risco elencado na subcláusula 22.2.4, assim como poderá ser realizado ajuste contratual amplo para comportar os impactos vindouros das alterações legais, ou ainda uma combinação de ambas as soluções e outras medidas regulatórias. c) A materialização do risco relativo à subcláusula 22.2.4 deverá ter os seus efeitos demonstrados com a devida aplicação de recursos nos objetos afetados à execução contratual (custos e investimentos), caso ocorram. 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.” (Resposta nº 29, Protocolo nº 50505.049327/2024-52, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024) Respostas: Sim, está correto o

entendimento. Conforme dispõe a subcláusula 22.2 da minuta de Contrato, o Poder Concedente é responsável pelos riscos relacionados a alterações na legislação e regulamentação ou a superveniência de jurisprudência vinculante, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da Concessão, excetuada a legislação de imposto sobre a renda.” (item 8, Protocolo nº 50505.085983/2024-19, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024).

Respostas: Conforme dispõe a subcláusula 22.3.2 da minuta de Contrato, o Poder Concedente é responsável pelos riscos relacionados a 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.

3. Cl. 5.71, 5.7.2 e 5.7.2.3, Minuta do Contrato de Concessão

A respeito do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Condicionantes de Licenças Ambientais, a Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “5.7.1 A Concessionária considerou na Proposta Econômica Final apresentada no Leilão, para fins de cumprimento das condicionantes de licenças ambientais, o montante de R\$ 230.563.084,21 (duzentos e trinta milhões, quinhentos e sessenta e três mil, oitenta e quatro reais e vinte e um centavos), na data-base de abril de 2023, a ser reajustado anualmente, a partir da Data da Assunção, pelo IRT. 5.7.2 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% (oitenta por cento) 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, mediante prestação de contas aprovada pela ANTT. 5.7.2.3 Na hipótese de os valores despendidos e previstos não ultrapassarem o montante citado na subcláusula 5.7.1 até o término do 10º Ano de Concessão, haverá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do saldo remanescente.” Diante disso, entendemos que eventuais custos adicionais atrelados ao cumprimento das condicionantes de licenças ambientais ocorridos após o 10º Ano de Concessão por motivo ou evento não imputável à Concessionária serão reequilibrados, observado o Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Condicionantes de Licenças Ambientais da Cl. 5.7.2 descrito acima. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento de forma reiterada recentemente em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais e da BR-262/MG - Rota do Zebu. Veja-se: “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: O entendimento está parcialmente correto. Todos os custos associados aos estudos, projetos e planos que visem atender unicamente às condicionantes ambientais decorrentes do licenciamento ambiental poderão constar na prestação de contas da verba de condicionantes ambientais submetida à ANTT. No caso de estudos ou outros custos associados ao cumprimento das condicionantes ambientais após o 10º ano, a Concessionária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na forma definida na subcláusula 5.7.2, sendo que eventuais

valores revertidos ao Poder Concedente serão restituídos até o limite da subcláusula 5.7.1, a partir do qual a compensação em favor da Concessionária será de 80% dos custos incorridos.” (Protocolo nº 50505.049110/2024-42, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024; e Protocolo nº 50505.085706/2024-14, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024) “Entendemos que os custos dos estudos complementares solicitados por órgãos de licenciamento, referente às condicionantes do licenciamento, estão considerados nos termos da cláusula 5.7. Sendo assim, o compartilhamento de riscos relacionado com esses custos se aplica até o final do 10º Ano de Concessão. Está correto o entendimento? Caso estes estudos forem solicitados após o 10º Ano de Concessão, sem causa imputável para a Concessionária, ainda assim a Concessionária deverá se responsabilizar pela totalidade custos dos estudos e das ações a eles relacionadas? Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Todos os custos associados aos estudos, projetos e planos que visem atender unicamente às condicionantes ambientais decorrentes do licenciamento ambiental poderão constar na prestação de contas da verba de condicionantes ambientais submetida à ANTT. No caso de estudos ou outros custos associados ao cumprimento das condicionantes ambientais após o 10º ano, a Concessionária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na forma definida na subcláusula 5.7.2, sendo que eventuais valores revertidos ao Poder Concedente serão restituídos até o limite da subcláusula 5.7.1, a partir do qual a compensação em favor da Concessionária será de 80% dos custos incorridos.” (Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024).

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Todos os custos associados aos estudos, projetos e planos que visem atender unicamente às condicionantes ambientais decorrentes do licenciamento ambiental poderão constar na prestação de contas da verba de condicionantes ambientais submetida à ANTT. No caso de estudos ou outros custos associados ao cumprimento das condicionantes ambientais após o 10º ano, a Concessionária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na forma definida na subcláusula 5.7.2, sendo que eventuais valores revertidos ao Poder Concedente serão restituídos até o limite da subcláusula 5.7.1, a partir do qual a compensação em favor da Concessionária será de 80% dos custos incorridos.

4. Cl. 12.1, 12.1.7, 12.2, 12.2.1, 27.1, 27.6 e 27.6.2, Minuta do Contrato de Concessão Modelo econômico-financeiro

A Minuta do Contrato de Concessão estabelece que: “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: (...) 12.1.7 realização de ações voltadas ao desenvolvimento de infraestrutura resiliente, à redução das emissões de gases de efeito estufa, ao meio ambiente e à responsabilidade social, além daquelas estabelecidas explicitamente neste Contrato, e em conformidade com a regulamentação da ANTT. 12.2 Será destinado à Conta de Retenção o valor correspondente a 2% (dois por cento) da Receita Bruta, ao longo de todo o Prazo da Concessão, podendo ser ajustado em razão da aplicação dos mecanismos contratuais e dos fatores de reequilíbrio, na forma prevista no Contrato. 12.2.1 Na hipótese de não adesão ao Mecanismo de Proteção Cambial, a Conta de Retenção deverá ser encerrada pelo Banco Depositário, e os recursos deverão ser destinados diretamente à Conta de Ajuste.

27.1 A Concessionária compromete-se a cumprir as melhores práticas nacionais e internacionais de responsabilidade ambiental, social e de governança, em especial as previstas na Agenda 2030 e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável na ONU (ODS), bem como de padrões e parâmetros que venham a substituí-los. 27.6 A Concessionária deverá submeter à ANTT um Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental, na forma do PER e da regulamentação da ANTT até o término do primeiro ano de concessão, que deverá ser revisado e complementado a cada três anos. 27.6.2 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.” A respeito da realização de ações voltadas ao desenvolvimento de infraestrutura resiliente com uso dos Recursos Vinculados, conforme Cl. 12.1.7 e 27.6.2, o Modelo Econômico-Financeiro disponibilizado em 06/09/2024 na página oficial do Projeto (aba de “Estudos de Viabilidade”), indica na aba “VLR_REFERÊNCIA” o percentual de 1% como “Verba para adaptação da infraestrutura para resiliência climática (anual)”. Com isso, apesar da omissão da Minuta do Contrato de Concessão a respeito de destinação específica para as referidas adaptações para atender às demandas de resiliência climática, entendemos que o montante correspondente ao percentual de 1% da Receita Bruta ao longo de todo o Prazo da Concessão será alocado às finalidades e providências previstas nas Cl. 12.1.7 e Cl. 27. Está correto o entendimento?

Em caso negativo, entendemos que a Concessionária não poderá ser responsabilizada por eventual insuficiência de Recursos Vinculados da Conta de Ajuste para a implementação das medidas previstas na Cl. 27, desde que não tenha contribuído para tanto, observado o disposto na Cl. 27.6.3. Está correto o entendimento? Sobre o tema, recentemente no âmbito do projeto da BR262/MG - Rota do Zebu a ANTT firmou o seguinte entendimento em Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos: “(...) o Ministério dos Transportes editou a Portaria nº 622 de 28/06/2024 que estabelece, dentre outras obrigações, que: “Art. 2º Os novos projetos de concessão rodoviária deverão manter a previsão de alocação de, no mínimo, 1% (um por cento) da receita bruta da concessão para o desenvolvimento de infraestrutura resiliente, com o objetivo de reduzir os impactos na infraestrutura rodoviária decorrentes das mudanças do clima”. Em linha com a Portaria nº 622/2024 do Ministério dos Transportes, o Modelo Econômico-Financeiro disponibilizado na página do Projeto, na aba “Vlr_Referência”, aloca o percentual de 1% como “Infraestrutura Resiliente” e de 1% como “Alíquota Recursos vinculados”. Em vista desses pontos, favor esclarecer: 1. Em que pese a omissão da Minuta do Contrato de Concessão, considerando o teor da Portaria nº 622/2024 do Ministério dos Transportes e as informações disponibilizadas no Modelo Econômico-Financeiro, entendemos que os montantes correspondentes a 1% da Receita Bruta serão alocados às finalidades e providências previstas na Cl. 12.1.7 e Cl. 27, ao longo de todo o Prazo da Concessão. Está correto o entendimento? 2. Caso a resposta ao item 1 acima seja negativa, entendemos que a Concessionária não poderá ser responsabilizada por eventual insuficiência de Recursos Vinculados da Conta de Ajuste para implementação das medidas previstas na Cl. 27.6, observado o disposto na Cl. 27.6.3. Está correto o entendimento? 3. Favor esclarecer a qual norma o termo “em conformidade com a regulamentação da ANTT” da Cl. 12.1.7 se refere. Respostas: 1) O entendimento está parcialmente correto. A porcentagem prevista na subcláusula 12.2 será destinada à Conta de Retenção ao longo de todo o prazo da Concessão, e se destina exclusivamente para as finalidades descritas na subcláusula 12.1, e que abrangem as ações propostas no Programa de Resiliência Climática (vide subcláusula 27.6.2), excetuando-se os custos dos estudos e da elaboração do referido programa (vide subcláusula 27.6.3) que deverão ser custeados pela própria Concessionária. 2) Sim, o entendimento está correto. A Concessionária não

poderá ser responsabilizada por eventual insuficiência de Recursos Vinculados, desde que não tenha contribuído para tal evento. Vale ressaltar que o Programa de Resiliência deverá ser submetido à avaliação da ANTT que aprovará e autorizará as ações propostas. 3) Ainda não há resolução da ANTT sobre a temática. A criação de regulamento específico faz parte da Agenda Regulatória da Agência para o Biênio 2023/2024.” (item 21, Protocolo nº 50505.085983/2024-19, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024).

Respostas: 1) O entendimento está parcialmente correto. A porcentagem prevista na subcláusula 12.2 será destinada à Conta de Retenção ao longo de todo o prazo da Concessão, e se destina exclusivamente para as finalidades descritas na subcláusula 12.1, e que abrangem as ações propostas no Programa de Resiliência Climática (vide subcláusula 27.6.2), excetuando-se os custos dos estudos e da elaboração do referido programa (vide subcláusula 27.6.3) que deverão ser custeados pela própria Concessionária.

2) Sim, o entendimento está correto. A Concessionária não poderá ser responsabilizada por eventual insuficiência de Recursos Vinculados, desde que não tenha contribuído para tal evento. Vale ressaltar que o Programa de Resiliência deverá ser submetido à avaliação da ANTT que aprovará e autorizará as ações propostas. 3) A resolução da ANTT sobre a temática será criada em breve. A criação de regulamento específico faz parte da Agenda Regulatória da Agência para o Biênio 2023/2024.

5. Itens 16.3 e 16.6, Edital

O Edital dispõe que: “16.3 Improrrogavelmente, em até 40 (quarenta) dias corridos após a publicação do ato de homologação, como condição para a assinatura do Contrato, a Adjudicatária deverá apresentar à ANTT: (...) 16.6 O prazo para assinatura do Contrato poderá ser prorrogado se solicitado durante o seu transcurso pela Proponente vencedora e desde que decorra de motivo justificado e aceito pela ANTT.” É necessário considerar que o período de cumprimento de condições precedentes coincidirá com a época de feriados nacionais de fim de ano e com o período usual de férias coletivas em diversos segmentos de mercado, o que poderá impossibilitar o cumprimento de providências junto a atores externos essenciais para o cumprimento das condições precedentes (por exemplo, seguradoras, corretoras de seguros, junta comercial, etc.), o que foge ao controle da Adjudicatária. Entendemos, nesse contexto, que o prazo para atendimento às condições precedentes de assinatura do Contrato de Concessão poderá excepcionalmente ser prorrogado, por um única vez, desde que a prorrogação seja solicitada durante o seu transcurso e decorra de motivo fundamentado pela Adjudicatária devidamente aceito pela ANTT, tal qual a hipótese prevista no item 16.6 referente ao prazo para assinatura do Contrato de Concessão. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta ao pedido de esclarecimento objeto do item 4, Protocolo nº 50505.085983/2024-19, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024, apresentado no âmbito do projeto da BR-262/MG - Rota do Zebu. Em caso negativo, considerando todos os precedentes de projetos recentes da ANTT que preveem a possibilidade da referida prorrogação justificada do prazo para atendimento às condições precedentes de assinatura (BR-381, Lote 2 - Rodovias do Paraná, BR-116/101/SP/RJ, BR-040/MG, entre outros), favor esclarecer qual a justificativa para o disposto no item 16.3 em oposição à lógica e às finalidades da possibilidade prorrogação por motivo justificado para o caso do prazo de assinatura do Contrato de Concessão previsto no item 16.6.

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. A previsão do item 16.6 não estabelece a quantidade de vezes, e nem por qual período de tempo, o prazo para assinatura do Contrato poderá ser prorrogado. No entanto, o pedido deve ser feito durante seu transcurso com a necessária motivação justificada, a ser aceita pela ANTT.

6. Cl. 19, Minuta do Contrato de Concessão Item 3.9, Anexo 5 do Contrato

De acordo com o item 3.9 do Anexo 5 do Contrato: “O percentual relativo ao Acréscimo de Reequilíbrio – Fator E incidirá diretamente sobre a Tarifa de Pedágio, na forma da cláusula 19 do Contrato, e será calculado de acordo com a seguinte fórmula”. Ante a omissão de regramento na Cl. 19 da Minuta do Contrato de Concessão sobre a incidência direta do Fator E sobre a Tarifa de Pedágio, favor esclarecer de forma objetiva o significado atribuído à expressão “na forma da cláusula 19 do Contrato” no item 3.9 do Anexo 5 do Contrato.

Respostas: A remissão à cláusula 19 é feita para indicar todo o tratamento contratual sobre a Tarifa de Pedágio, sob a qual incide o referido Fator E, como por exemplo: sobre o sistema tarifário e a reclassificação tarifária. De forma específica, vale ressaltar a subcláusula 19.8 que trata sobre a Revisão Ordinária, ou seja, momento de inclusão e aplicação do Fator E.

7. Cl. 19.1.1, 19.1.3 e 19.1.4, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão estabelece que: “19.1.1 A cobrança da Tarifa de Pedágio somente poderá ter início após, cumulativamente: (i) demonstração pela Concessionária da capacidade para a operação do Sistema Rodoviário. (ii) atendimentos aos seguintes Parâmetros de Desempenho: (...)”

19.1.3 Na hipótese de não atendimento aos Parâmetros de Desempenho indicados na subcláusula 19.1.1, a ANTT notificará a Concessionária, indicando as exigências a serem cumpridas no prazo de até 10 (dez) dias contados da elaboração do Termo de Vistoria 19.1.4 Atendidos os requisitos previstos, a ANTT expedirá o Termo de Vistoria e o ato autorizativo em até 30 (trinta) dias contados da apresentação do pleito de abertura de cada praça, desde que cumpridas todas as exigências necessárias pela Concessionária” Com base nos dispositivos acima, entendemos que se atendidas as obrigações previstas de forma cumulativa, preenchidos os requisitos previstos e cumpridas eventuais exigências necessárias pela Concessionária, conforme cláusulas acima, a ANTT expedirá o Termo de Vistoria e o ato autorizativo em até 30 dias contados da apresentação do pleito de abertura, os quais serão documentos suficientes para atestar a plena capacidade da Concessionária para a operação do Sistema Rodoviário e o atendimento aos Parâmetros de Desempenho, bem como para o início das cobranças nas praças existentes na forma prevista na Minuta do Contrato. Está correto o entendimento?

Respostas: O entendimento está correto. Cumprindo todas as exigências estabelecidas na cláusula 19.1, a ANTT expedirá o Termo de Vistoria e o ato autorizativo em até 30 (trinta) dias, conforme cláusula 19.1.4.

8. Cl. 19.6.4, Minuta do Contrato de Concessão

De acordo com a Minuta do Contrato de Concessão: “19.6.4 A critério da Concessionária, o sistema para arrecadação da Tarifa de Pedágio poderá ser substituído pelo sistema Free Flow nos pontos indicados no PER para a implantação de novas praças, mediante sua substituição por pórticos de cobrança, garantido o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

19.6.5 A aplicação do disposto na subcláusula 19.6.4 está condicionada à publicação de regulamentação específica pela ANTT, que disciplinará: (i) a repartição dos riscos inerentes ao novo sistema de cobrança; (ii) os meios e as regras para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro; (iii) as novas obrigações assumidas pelas Partes; (iv) nova regra tarifária para o sistema Free Flow, de forma a arcar com custos, absorver riscos e promover o incentivo ao adimplemento tarifário. 22.2.3 Regras específicas sobre o risco de variação da Receita Tarifária: (...) (iii) os impactos positivos e negativos resultantes da implementação de um sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow, ou outro sistema que possa surgir, por determinação do Poder Concedente, incluindo o comprovado aumento de receita e de evasão, são riscos alocados ao Poder Concedente; (...) (v) a ocorrência de um fato do príncipe ou fato da administração que resulte em efeitos extraordinários na Receita Tarifária é um risco alocado ao Poder Concedente;” Com base no disposto acima e na possibilidade de superveniência de regulamentação específica da ANTT para regulamentação do sistema Free Flow, favor esclarecer: Entendemos que na hipótese de edição de regulamentação específica pela ANTT, conforme Cl. 19.6.5, a alocação de riscos prevista na Cláusula 22.2.3, subitens “iii” e “v”, e o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato serão respeitados, em conformidade com o art. 10 da Lei Federal nº 8.987/1995, do art. 103, §4º da Lei Federal nº 14.133/2021 e do art. 37, XXI da Constituição Federal. Está correto o entendimento?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Em se tratando de impactos positivos ou negativos resultantes do sistema de arrecadação da Tarifa de Pedágio, seja na modalidade Free Flow, ou outro sistema que possa surgir por determinação do Poder Concedente, deve-se seguir o estabelecido na subcláusula 22.2.3 (iii), que já é clara ao informar que serão alocados ao Poder Concedente quaisquer impactos positivos ou negativos decorrentes da implantação de sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow, ou outro que venha a existir, inclusive o comprovado aumento de receita e de evasão decorrente da implantação desta modalidade, não sendo aplicável, nesse caso, a ocorrência de fato do príncipe ou fato da administração que resulte em efeitos extraordinários.

9. Cl. 19.5.3 e 19.5.4, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “19.5.3 A Concessionária deverá apurar e encaminhar à ANTT os cálculos e demonstrativos referentes à diferença entre (i) o somatório dos valores apurados a título da perda de Receita Tarifária Líquida relativa ao Desconto de Usuário Frequentador durante o respectivo ano e (ii) a perda de da Receita Tarifária estimada na subcláusula 19.5.2 para o mesmo período, em até 1 (um) mês após o final de cada Ano de Concessão. 19.5.4 A Concessionária será compensada anualmente, no âmbito da Revisão Ordinária, pela variação da Receita Tarifária Líquida, deduzidos os Recursos Vinculados, decorrente da aplicação do Desconto de Usuário Frequentador por meio da Notificação de Compensação de Desconto de Usuário Frequentador. (i) Os valores de Desconto de Usuário Frequentador concedidos aos usuários e as informações relativas ao respectivo tráfego real deverão ser informados à ANTT mensalmente, em até 7 (sete) dias contados no fim de cada mês calendário, devendo a ANTT emitir a respectiva Notificação de Compensação de Desconto de Usuário Frequentador em até 10 (dez) dias, contados do recebimento de notificação da Concessionária. (ii) As informações apresentadas na forma do item (i) acima serão consideradas mensalmente pela ANTT, independentemente de checagem, para fins de expedição da Notificação de Compensação de Desconto de Usuário Frequentador, desde que acompanhadas de declaração de veracidade firmada por representante da Concessionária e

apresentadas no formato definido pela ANTT. (iii) Anualmente, no âmbito da Revisão Ordinária, os valores compensados na aplicação do Desconto de Usuário Frequente serão objetos de checagem e de eventual reavaliação pela ANTT, sendo que eventuais ajustes necessários serão realizados: (...)” Com base no exposto acima, entendemos que o procedimento de emissão da Notificação de Compensação de Desconto de Usuário Frequente pela ANTT será realizado mensalmente, com base nas informações de valores de desconto concedidos e respectivo tráfego real encaminhadas também mensalmente pela Concessionária, na forma das Cl. 19.5.4.(i) e Cl. 19.5.4.(ii), sem prejuízo (i) do envio dos cálculos e demonstrativos em até 1 mês após o final de cada Ano de Concessão pela Concessionária, conforme previsto na Cl. 19.5.3., bem como (ii) da checagem e eventual reavaliação pela ANTT e, conforme cabível, (iii) da efetivação de compensações no âmbito da Revisão Ordinária (Cl. 19.5.4.(iii)). Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. A ANTT emitirá mensalmente a Notificação de Compensação de Desconto de Usuário Frequente em até 10 (dez) dias após a concessionária informar os valores de Desconto de Usuário Frequente concedidos.

10. Item 2.3 e Apêndice A, PER Volume II

Conforme se verifica na Tabela 4 do item 2.3 e nas Figuras 6, 7, 11 e 13 do Apêndice A, todos do PER Volume II, o Sistema Rodoviário engloba pontes em áreas de fronteira internacional, a saber, as Ponte Tancredo Neves (Fronteira Brasil/Argentina), Ponte Internacional Brasil/Paraguai e Ponte da Amizade (Fronteira Brasil/Paraguai). Ocorre que o Edital e Anexos são omissos acerca da existência de acordos, convênios e instrumentos congêneres em processo de elaboração para reger a repartição de responsabilidades entre a Concessionária, autoridades brasileiras, autoridades internacionais e demais atores competentes em áreas do Sistema Rodoviário com influência em fronteiras internacionais. Em sentido semelhante, embora os acordos internacionais formalizados entre o Brasil e os países com influência sobre as Ponte Tancredo Neves, Ponte Internacional Brasil/Paraguai e Ponte da Amizade – Respectivamente: Acordo, por troca de Notas, sobre Habilitação, Manutenção e Conservação da Ponte Presidente Tancredo Neves, entre a República Federativa do Brasil e a República Argentina, celebrado em 29/11/1985; “Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai para a Construção de uma Segunda Ponte Internacional sobre o Rio Paraná”, celebrado em 08/12/2005; “Declaração Presidencial conjunta Brasil - Paraguai sobre integração física”, celebrado em 21/12/2018; “Acordo sobre a utilização, Conservação e Vigilância da Ponte Internacional sobre o Rio Paraná entre o Governo dos Estados Unidos do Brasil e o Governo da República do Paraguai”, celebrado em 27/03/1965; e “Memorando de Entendimento entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai que Estabelece Procedimentos Operativos na Ponte da Amizade”, celebrado em 01/09/1994 – tragam disposições gerais envolvendo o dever de conservação, restrições e condições de utilização, vedação a cobrança de pedágio específico para trânsito em tais pontes, entre outros temas gerais, eles são igualmente omissos em relação a regras de repartição de responsabilidades com possíveis impactos e aplicabilidade à Concessão. Em vista disso, favor esclarecer se existem tratativas em curso para a formalização de tais acordos, convênios e instrumentos congêneres para reger a repartição de responsabilidades entre a Concessionária e demais atores envolvendo as Ponte Tancredo Neves, Ponte Internacional Brasil/Paraguai e Ponte da Amizade. Em caso positivo, favor informar o status atual dessas tratativas e disponibilizar minutas referenciais para análise e devido planejamento das licitantes.

Respostas: Informamos que foi realizada uma consulta sobre os acordos relacionados às 3 pontes internacionais em Foz do Iguaçu/PR. ao Ministério das Relações Exteriores - MRE por meio do Ofício Nº 528/2024/SNTR (SEI nº 8165830).

Por meio do Ofício nº 09085.200023/2024-80 (SEI nº 8259775) do MRE, foram apresentadas as recomendações e o escopo para cada Obra de Arte Especial (OAE) para os serviços de conservação, manutenção e operação, permanecendo idênticas a última recomendação, por meio do Ofício nº 09151.000075/2021-74 (SEI nº 4508658).

Dessa forma, por meio do Ofício nº 33/2021/ASINT/GM (SEI nº 4023123), foi consultado ao Ministério das Relações Exteriores - MRE esclarecimentos sobre os acordos internacionais relacionados sobre as pontes em questão.

Por conseguinte, por meio do Ofício nº 09151.000075/2021-74 (SEI nº 4508658) do MRE, foram apresentadas as recomendações e o escopo para cada Obra de Arte Especial (OAE) para os serviços de conservação, manutenção e operação no Lote 6:

- Ponte da Amizade (fronteira com o Paraguai): 100 % da OAE;
- Ponte da Integração (em construção, fronteira com o Paraguai): 50 % da OAE;
- Ponte Tancredo Neves (fronteira com a Argentina): 50 % da OAE.

11. Cl. 9.1, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “9.1 Deverá ser contratado, pela Infra S.A., verificador acreditado como organismo de avaliação da conformidade, na forma da Portaria Inmetro nº 367, de 20 de dezembro de 2017, alterada pela Portaria Inmetro nº 39, de 06 de fevereiro de 2020, ou posterior regulamento aplicável sobre inspeção por organismo acreditado. 9.1.2 A Infra S.A. deverá apresentar lista tríplice de Verificadores, em ordem de preferência, para homologação pela ANTT.” Ante a omissão no Edital, Minuta do Contrato de Concessão e Anexos, favor esclarecer qual será o prazo máximo para conclusão do procedimento de contratação do Verificador pela Infra S.A., incluindo a homologação pela ANTT da lista tríplice apresentada, conforme disposições acima. Em adição, entendemos que a Concessionária não poderá ser responsabilizada por impactos decorrentes do atraso e/ou demora na conclusão no procedimento de contratação do Verificador pela Infra S.A. por motivo não imputável à Concessionária. Está correto o entendimento?

Respostas: A Infra S.A. deverá contratar o Verificador em tempo hábil para realizar as obrigações estabelecidas no contrato. Contudo, em caso de atraso na contratação do Verificador pela Infra S.A., a Contratada poderá contratar diretamente o Verificador, na forma da cláusula 9.2.1 da minuta de contrato. O entendimento quanto à responsabilidade está correto. Contudo, a Concessionária deverá demonstrar a impossibilidade de contratar o Verificador na forma da cláusula 9.2.1.

12. Cl. 22.2.3.v e 22.5.2.iii, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “22.2.3 Regras específicas sobre o risco de variação da Receita Tarifária: (...) (v) a ocorrência de um fato do príncipe ou fato da administração que resulte em efeitos extraordinários na Receita Tarifária é um risco alocado ao Poder Concedente;

22.5.2 O Poder Concedente assume a responsabilidade pelos seguintes riscos relacionados ao cumprimento das obrigações contratuais, cuja ocorrência ensejará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato: (iii) ocorrência de fato do príncipe, fato da administração que provoque impacto nos custos para a execução do Contrato de Concessão;” Em vista das disposições acima, entendemos que impactos na receita tarifária e nos custos para execução do Contrato de Concessão em virtude de fato do príncipe ou fato da administração são riscos alocados ao Poder Concedente, uma vez que a Concessionária não detém nenhuma ingerência sobre a materialização de fatos do príncipe ou da administração, não detendo meios para gerenciar ou mitigar tais riscos. Está correto o entendimento?

Respostas: O entendimento está correto apenas para os casos em que os impactos na receita tarifária e nos custos para execução do Contrato de Concessão sejam enquadrados como Fato do Príncipe ou Fato da Administração, na forma da subcláusula das subcláusulas 22.2.3 e 22.5.2.

13. Cl. 5.7.1, 5.7.2 e 5.7.2.3, Minuta do Contrato de Concessão Itens 3.2.1 e 3.2.2, PER Volume II

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “5.7.1 A Concessionária considerou na Proposta Econômica Final apresentada no Leilão, para fins de cumprimento das condicionantes de licenças ambientais, o montante de R\$ 230.563.084,21 (duzentos e trinta milhões, quinhentos e sessenta e três mil, oitenta e quatro reais e vinte e um centavos), na data-base de abril de 2023, a ser reajustado anualmente, a partir da Data da Assunção, pelo IRT. 5.7.2 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% (oitenta por cento) 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, mediante prestação de contas aprovada pela ANTT. 5.7.2.3 Na hipótese de os valores despendidos e previstos não ultrapassarem o montante citado na subcláusula 5.7.1 até o término do 10º Ano de Concessão, haverá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do saldo remanescente.” Por outro lado, conforme se verifica nas informações constantes das tabelas dos itens 3.2.1, 3.2.2 do PER Volume II (com destaque para as Tabelas 5, 8, 10, 12, 21, 24, 26, 31, 33, 35, 38, 40, 42, 44, 45, 46, 51, 58, 59, 62, 63, 66, 71, 75, 78, 85), boa parte das providências e obras a serem implementadas pela Concessionária estão previstas para serem concluídas a partir do 7º ano de Concessão, com muitas delas com previsão de conclusão para o 9º ano. Em vista disso, entendemos que, se em decorrência de causas supervenientes, o ciclo e o cronograma de obras da Concessão forem afetados, com impactos ao cumprimento das condicionantes de licenças ambientais, poderá haver excepcionalmente, com base em juízo de conveniência e oportunidade realizado pela ANTT, a dilação do prazo indicado na Cl. 5.7.2.3. Está correto o entendimento?

Respostas: No caso de estudos ou outros custos associados ao cumprimento das condicionantes ambientais após o 10º ano, a Concessionária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na forma definida na subcláusula 5.7.2, sendo que eventuais valores revertidos ao Poder Concedente serão restituídos até o limite da subcláusula 5.7.1, a partir do qual a compensação em favor da Concessionária será de 80% dos custos incorridos.

14. Itens 2.2, 2.3 e Apêndice A, PER Volume II

Conforme se verifica nas Tabelas 2 e 3 do item 2.2 e nas Figuras 21 e 22 do Apêndice A, todos do PER Volume II, o Sistema Rodoviário engloba a Ponte sobre o Rio Paranapanema, no trecho da PR-323 com ponto inicial no Porto Charles Nauffal e final no início da “Concessão Entrevias (SP-333)”. Considerando a ausência de detalhamento no Edital, Minuta do Contrato de Concessão e Anexos acerca da repartição de responsabilidades acerca da Ponte sobre o Rio Paranapanema e considerando se tratar de área de divisa entre os Estados de São Paulo e Paraná, bem como entre o Projeto e a “Concessão Entrevias” – embora não exista qualquer referência em relação à Ponte sobre o Rio Paranapanema no “Apêndice F – Interseções” do PER Volume II –, favor esclarecer como se dará a repartição de responsabilidades entre a Concessionária e demais concessionárias e entidades com ingerência sobre a Ponte sobre o Rio Paranapanema situada no Sistema Rodoviário.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. A ponte existente sobre o Rio Paranapanema integra o sistema rodoviário em toda a sua extensão, conforme disposto no item 2.2 do PER - Volume II do Lote 3. As coordenadas iniciais e finais da ponte estão especificadas no subitem de observações do referido documento.

Na mesma localização, serão realizadas obras de duplicação, com a implantação de uma nova OAE paralela à ponte existente, conforme previsto no item 3.2.1, subitem A, do PER - Volume II. Esclarece-se que o Apêndice F do PER Volume 2 não demonstra necessariamente extremidades da concessão, mas sim interseções com outras rodovias.

15. Cl. 9.1 e 9.10, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “9.1 Deverá ser contratado, pela Infra S.A., Verificador acreditado como organismo de avaliação da conformidade, na forma da Portaria Inmetro nº 367, de 20 de dezembro de 2017, alterada pela Portaria Inmetro nº 39, de 06 de fevereiro de 2020, ou posterior regulamento aplicável sobre inspeção por organismo acreditado. 9.10 O Verificador terá o seguinte escopo de atuação no âmbito do Contrato: (...)” Entendemos que a Concessionária não poderá ser responsabilizada por eventual descumprimento de prazos ou obrigações pelo Verificador e/ou pela Infra S.A., quando a Concessionária não tenha contribuído ou dado causa para tais descumprimentos. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais e da BR-262/MG - Rota do Zebu. Veja-se: “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 causadas ou geradas pela Concessionária, a Concessionária será eximida de quaisquer penalidades e efeitos decorrentes. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer. Respostas: Sim, o entendimento está correto” (item 7, Protocolo nº 50505.085706/2024-14, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024; e item 8, Protocolo nº 50505.049110/2024-42, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

16. Cl. 22.1.2.i, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “22.1.2 Os efeitos extraordinários de eventos que impactem exclusivamente as variações nos preços de insumos e a Receita Tarifária da Concessão, inclusive nas hipóteses de caso fortuito ou força maior, serão compartilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente, conforme disciplinado na subcláusula 22.8. (i) A caracterização dos efeitos extraordinários será baseada em tratamento estatístico, nos termos da regulamentação da ANTT.” Favor esclarecer qual a regulamentação aplicável para caracterização dos efeitos extraordinários com base em tratamento estatístico, nos termos da Cl. 22.1.2.i acima.

Respostas: O tratamento estatístico para determinação dos efeitos extraordinários ainda será regulamentado pela ANTT.

17. Cl. 27.6.2 e 27.6.3, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “27.6.2 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.

27.6.3 Os custos dos estudos e de elaboração do Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental deverão ser custeados pela Concessionária.” Com base nessas disposições, entendemos que a totalidade dos custos e investimentos da Concessionária com destinação às ações do Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental aprovadas e autorizadas pela ANTT serão ressarcidos à Concessionária, com exceção dos custos especificados na cláusula 27.6.3 da Minuta do Contrato de Concessão. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento de forma reiterada recentemente em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-381/MG, BR040/GO/MG - Rota dos Cristais e da BR-262/MG - Rota do Zebu. Veja-se: “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.” (item 19, Protocolo nº 50505.031779/2024-88, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024; item 20, Protocolo nº 50505.085706/2024-14, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024; e item 24, Protocolo nº 50505.049110/2024-42, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

18. Cl. 11.1.3 e 13.5, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “11.1.3 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. 13.5 Os valores depositados nas Contas da Concessão deverão ser aplicados pelo

Banco Depositário em títulos públicos federais atrelados à taxa SELIC, ou em fundos de investimentos atrelados aos títulos públicos federais ou à taxa SELIC, desde que compatíveis com as obrigações de transferência previstas no regramento relacionado às Contas da Concessão.” Com base em tais disposições, entendemos que o montante correspondente à Cl. 11.1.3, será integralmente devolvido à Concessionária em caso de cumprimento de suas obrigações, incluindo seu total rendimento neste período decorrente da aplicação pelo Banco Depositário em Títulos Públicos Federais atrelados à taxa SELIC ou similar, nos termos da Cl. 13.5. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-262/MG - Rota do Zebu. Veja-se: “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. Está correto o entendimento? Respostas: Sim, o entendimento está correto.” (item 22, Protocolo nº 50505.085706/2024-14, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

19. Cl. 12.1, 12.1.5 e 12.4, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “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; 12.4 O Banco Depositário deverá transferir, na periodicidade a ser definida no Contrato de Administração de Contas da Concessão, que não poderá ser superior à mensal, os Recursos Vinculados em função da Receita Bruta observada, da Conta Centralizadora para as Contas da Concessão conforme as definições das subcláusulas anteriores, encaminhando imediatamente à ANTT os comprovantes das transferências efetuadas.” Com isso, entendemos que eventuais compensações para atenuação dos impactos de Reclassificação Tarifária com uso dos Recursos Vinculados, mediante transferência de recursos da Conta de Ajuste para a Conta de Livre Movimentação da Concessionária, deverão ocorrer em periodicidade inferior ou igual à mensal. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais e da BR-262/MG - Rota do Zebu. Veja-se: “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. Está correto o entendimento? Caso negativo, favor esclarecer. Respostas: Sim, o entendimento está correto.” (item 25, Protocolo nº 50505.085706/2024-14, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024; e item 30, Protocolo nº 50505.049110/2024-42, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

20. Cl. 22.1.2 e 22.8

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“22.1.2 Os efeitos extraordinários de eventos que impactem exclusivamente as variações nos preços de insumos e a Receita Tarifária da Concessão, inclusive nas hipóteses de caso fortuito ou força maior, serão compartilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente, conforme disciplinado na subcláusula 22.8. 22.8.1 Os riscos a seguir serão partilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente somente se o total da somatória dos seus impactos exceder 2% (dois por cento) da Receita Tarifária bruta anual em um único Ano de Concessão: (i) riscos residuais, conforme estabelecido na subcláusula 22.7; (ii) efeitos extraordinários relacionados a variações nos preços de insumos e no volume de tráfego, conforme estabelecido na subcláusula 22.1.2.” Com base em tais disposições, entendemos que onde se lê “variações nos preços de insumos e a Receita Tarifária”, deve-se ler “variações nos preços de insumos e/ou a Receita Tarifária”. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais e da BR-262/MG - Rota do Zebu. Veja-se: “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”. Está correto o entendimento? Respostas: Sim, o entendimento está correto.” (item 34, Protocolo nº 50505.085706/2024-14, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024; e item 40, Protocolo nº 50505.049110/2024-42, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

21. Cl. 22.1.2.i e 22.5.1.ii, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “22.1.2 Os efeitos extraordinários de eventos que impactem exclusivamente as variações nos preços de insumos e a Receita Tarifária da Concessão, inclusive nas hipóteses de caso fortuito ou força maior, serão compartilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente, conforme disciplinado na subcláusula 22.8. (i) A caracterização dos efeitos extraordinários será baseada em tratamento estatístico, nos termos da regulamentação da ANTT 22.5.1 A Concessionária assume integral e exclusivamente a responsabilidade pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, os quais, caso ocorram, não serão considerados como causa de desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato: (...) (ii) ocorrência de caso fortuito ou força maior, salvo nas hipóteses da subcláusula 22.1.2 ou 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. Serão considerados casos fortuitos ou força maior eventos tais como, mas não se limitando a; (...)” Entendemos que, quando ocorrerem impactos de caso fortuito

ou força maior não cobertos pelos seguros referidos na cláusula 22.5.1 (ii), o risco será alocado ao Poder Concedente, exceto nas hipóteses da subcláusula 22.1.2. Está correto o entendimento?

Ressaltamos que a ANTT confirmou entendimentos no mesmo sentido em resposta ao esclarecimento nº 35 do Protocolo nº 50505.085706/2024-14 do projeto de concessão da Rota do Zebu: “PERGUNTA 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? RESPOSTA 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.”.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

22. Cl. 5.7.1, 5.7.2 e 22.6.3, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “5.7.1 A Concessionária considerou na Proposta Econômica Final apresentada no Leilão, para fins de cumprimento das condicionantes de licenças ambientais, o montante R\$ 230.563.084,21 (duzentos e trinta milhões, quinhentos e sessenta e três mil, oitenta e quatro reais e vinte e um centavos), na data-base de abril de 2023, a ser reajustado anualmente, a partir da Data da Assunção, pelo IRT. 5.7.2 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% (oitenta por cento) 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, mediante prestação de contas aprovada pela ANTT. 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: (a) 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 (b) o Poder Concedente assume a responsabilidade por 80% (oitenta por cento) do valor que ultrapassar o limite estabelecido na subcláusula 5.7.1, devendo promover o correspondente reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato” Em que pese a sistemática de compartilhamento prevista nos dispositivos acima, entendemos que a Concessionária não poderá ser responsabilizada por aumento de custos e/ou atrasos no cumprimento das condicionantes de licenças ambientais e das obrigações decorrentes em virtude de alterações nos projetos determinadas pela ANTT ou decorrentes de fato da administração. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-262/MG - Rota do Zebu. Veja-se: “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. 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.” (item 55, Protocolo nº 50505.085706/2024-14, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024).

Respostas: 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.

23. Cl. 6.2.1, 6.2.4, 6.3.1 e 6.3.1.1, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “6.2.1 A Concessionária é responsável por manter a integridade da faixa de domínio do Sistema Rodoviário por todo o período da Concessão, adotando as providências necessárias, inclusive judiciais, à sua regularização e desocupação caso invadida por terceiros, ainda que a invasão tenha ocorrido previamente à Data da Assunção. 6.2.4 A retirada de ocupações irregulares da faixa de domínio, prévias à Data da Assunção, estará sujeita ao regramento de compartilhamento de risco de Desapropriações e Desocupações. 6.3.1 A Concessionária considerou na Proposta Econômica Final apresentada no Leilão, para fins de Desapropriação e Desocupação, o montante de e R\$ 179.199.885,76 (cento e setenta e nove milhões, cento e noventa e nove mil, oitocentos e oitenta e cinco reais e setenta e seis centavos), na data-base de abril de 2023, a ser reajustado anualmente, a partir da Data da Assunção, pelo IRT. 6.3.1.1 O montante previsto para Desapropriação, Regularização e Desocupação deverá ser utilizado para o custeio dos dispêndios relativos aos atos exclusivamente referidos nas subcláusulas 6.1.1 e 6.2.1.” Para o devido mapeamento da situação de ocupações do Sistema Rodoviário, avaliação da aplicabilidade do montante previsto na Cl. 6.3.1 a ser considerado na Proposta Econômica, planejamento de custos e, consequentemente, formulação das propostas pelos licitantes, é necessária a análise do status atual de ocupações irregulares situadas na faixa de domínio. Em vista disso, entendemos que esta d. Comissão de Outorga disponibilizará mapeamento atualizado de ocupações irregulares situadas na faixa de domínio do Sistema Rodoviário. Está correto o entendimento? Independentemente da resposta, favor informar números de processos administrativos, endereços eletrônicos e demais meios para acesso às informações atualizadas sobre as ocupações irregulares situadas na faixa de domínio do Sistema Rodoviário.

Respostas: Os estudos socioambientais que possuem as fichas de cadastro das ocupações do Sistema Rodoviário foram disponibilizados no site eletrônico da ANTT e podem ser consultados pelos proponentes. Observa-se, entretanto, que tais estudos são referenciais e não vinculativos. Assim, conforme disposto na 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. A Concessionária deverá elaborar sua proposta tendo em vista o atendimento aos Parâmetros de Desempenho contidos no PER.

24. Cl. 22.6.4 e 22.6.5, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “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. 22.6.5 Somente podem ser considerados acidentes 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, excluídos aqueles ocorridos em locais que: (i) tenham sofrido intervenções em obra de ampliação de capacidade executado pela Concessionária, concluídas ou em execução; (ii) iriam sofrer intervenções em obra de ampliação de capacidade, atrasadas por responsabilidade da Concessionária; (iii) 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;

(iv) tenham apresentado indícios prévios de instabilidade, identificados pela Concessionária com nível de risco superior a R1 no último relatório de monitoração de terraplenos e estruturas de contenção apresentado, e não tenham sido tratados em prazo razoável de forma emergencial e definitiva; ou (v) tenham apresentado indícios prévios de instabilidade, identificados com nível de risco 2 ou 3 no último relatório de monitoração de terraplenos e estruturas de contenção disponível, e não tenham sido tratados em prazo razoável de forma emergencial e definitiva, para os casos em que houver concessionária responsável pela administração do Sistema Rodoviário nos 12 (doze) meses anteriores à Data de Assunção.” As informações atualizadas da situação dos locais do Sistema Rodoviário com indícios prévios de instabilidade e maior risco de ocorrência de acidentes geotécnicos não se encontram disponíveis em meios públicos, podendo ser acessadas pela ANTT e demais órgãos competentes enquanto entidades responsáveis pela gestão e fiscalização do Sistema Rodoviário, através de relatórios técnicos de monitoramento geotécnico e demais documentos de fiscalização de áreas de risco do Sistema Rodoviário. Em vista disso, para que as licitantes possam realizar o devido mapeamento das áreas de risco de acidentes geotécnicos do Sistema Rodoviário e formular suas propostas em condições de igualdade e transparência, entendemos que esta d. Comissão de Outorga disponibilizará as últimas versões dos relatórios técnicos de monitoramento geotécnico e demais documentos pertinentes envolvendo a fiscalização de áreas de risco do Sistema Rodoviário na página do projeto. Está correto o entendimento?

Independentemente da resposta, favor informar números de processos administrativos, endereços eletrônicos e demais meios para acesso às informações atualizadas sobre monitorações de terraplenos e áreas de risco de acidentes geotécnicos do Sistema Rodoviário.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Conforme cláusula 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. A interessada deverá elaborar sua proposta visando o atendimento aos Parâmetros de Desempenho contidos no PER. Informamos que as Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, em visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto à concessionária atual e, com isso, conseguir avaliar o

estado dos ativos e considerar na elaboração da proposta. Lembramos, também, 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.

25. Cl. 5.1 a 5.7, Minuta de Contrato de Concessão

A Minuta de Contrato de Concessão determina na Cl. 5.1.3 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”. Considerando essa disposição e o espectro amplo de obrigações afetas à obtenção de licenças e autorizações pela Concessionária, conforme se depreende das Cl. 5.1 a 5.7, 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 esta d. Comissão de Outorga disponibilizará todas as licenças ambientais, termos de ajustamento de conduta, termos de compromisso de regularização ambiental e termos de acordo judicial atualmente vigentes envolvendo obrigações e condicionantes ambientais para o trecho rodoviário objeto da Concessão. Está correto o entendimento?

Ressalta-se que em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-262/MG - Rota do Zebu, a ANTT informou o seguinte: “(...) Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Esclarece-se 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 vinculativa. As licenças vigentes e demais autorizações, bem com o Termo de Compromisso Ambiental, podem ser acessados pelo endereço:

<https://www.gov.br/antt/ptbr/assuntos/rodovias/concessionarias/lista-deconcessoes/concebra/documentos-degestao/licenciamento-ambiental>.

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.” (item 14, Protocolo nº 50505.085983/2024-19, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024) Assim, independentemente da resposta ao questionamento acima, favor informar números de processos administrativos, endereços eletrônicos e demais meios para acesso a informações envolvendo licenças ambientais, termos de ajustamento de conduta, termos de compromisso de regularização ambiental e termos de acordo judicial atualmente vigentes envolvendo obrigações e condicionantes ambientais a serem cumpridas pela Concessionária.

Respostas: Informações sobre processos de licenciamento ambiental foram publicados no sítio eletrônico do processo licitatório, contudo, de acordo com o item 2.5 do Edital de Concessão, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos

os dados e informações sobre a exploração da Concessão. O subitem 2.5.1 estipula ainda 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.

26. Cl. 19.6, Minuta de Contrato de Concessão

A Minuta de Contrato de Concessão dispõe que: “19.6.1 A implantação de sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow poderá partir de determinação da ANTT ou proposta da Concessionária, nos termos da legislação aplicável e do disposto neste Contrato. 19.6.4 A critério da Concessionária, o sistema para arrecadação da Tarifa de Pedágio poderá ser substituído pelo sistema Free Flow nos pontos indicados no PER para a implantação de novas praças, mediante sua substituição por pórticos de cobrança, garantido o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. 19.6.5 A aplicação do disposto na subcláusula 19.6.4 está condicionada à publicação de regulamentação específica pela ANTT, que disciplinará: (...)” Com base nas disposições acima e sem prejuízo dos prazos e obrigações previstos na Minuta do Contrato de Concessão e no PER, bem como da regulamentação específica a ser editada pela ANTT sobre o tema, entendemos que se verificada a vantajosidade do sistema de arrecadação na modalidade Free Flow, com base em juízo de conveniência e oportunidade realizado pela ANTT, poderá haver substituição de praça(s) de pedágio por sistema de Free Flow, respeitados os parâmetros do item m 3.4.5.2 do PER – Volume I. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-262/MG - Rota do Zebu. Veja-se: “A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “19.6.1 A implantação de sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow poderá partir de determinação da ANTT ou proposta da Concessionária, nos termos da legislação aplicável e do disposto neste Contrato.” Sem prejuízo do cronograma e prazos previstos na Minuta do Contrato de Concessão e no PER, bem como considerando as atuais tendências do setor de rodovias, entende-se que, se verificada a vantajosidade do sistema de arrecadação na modalidade Free Flow, com base em juízo de conveniência e oportunidade realizado pela ANTT, poderá haver substituição de praça(s) de pedágio por sistema de Free Flow, observados os requisitos do item 3.4.5.2 do PER – Volume I. Está correto o entendimento? Respostas: Sim, o entendimento está correto.” (item 18, Protocolo nº 50505.085983/2024-19, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

27. Cl. 22.1.2.i, Minuta do Contrato de Concessão

De acordo com a Minuta do Contrato de Concessão: “A caracterização dos efeitos extraordinários será baseada em tratamento estatístico, nos termos da regulamentação da ANTT”. Sobre o tema, favor esclarecer: 1. A expressão “em conformidade com a regulamentação da ANTT” se refere a qual norma? 2. Na eventual hipótese de não existir regulamentação específica da ANTT acerca do tratamento estatístico para caracterização dos efeitos extraordinários, favor esclarecer as bases objetivas do tratamento estatístico a ser normatizado pela ANTT, para que as licitantes possam conceber as suas propostas econômicas de maneira adequada. 3. A despeito da resposta ao item

anterior, entendemos que a Concessionária não suportará quaisquer ônus decorrentes da falta de regulamentação pela ANTT sobre o tratamento estatístico para caracterização dos efeitos extraordinários. Está correto o entendimento?

Respostas: 1) O tratamento estatístico para determinação dos efeitos extraordinários ainda será regulamentado pela ANTT.

2) Enquanto não for regulamentada, trazendo critérios e premissas, as bases da análise estatística a ser empreendida para identificar a extraordinariedade deverá ser definida diante do caso concreto.

3) O entendimento está parcialmente correto. Caso não exista regulamentação da ANTT sobre o tratamento estatístico para caracterização dos efeitos extraordinários, devem-se considerar as normas gerais previstas em contrato aplicadas diante do caso concreto.

28. Cl. 4.2.3, 4.2.4 e 8.1.6, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“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. 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. 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.” Considerando o disposto acima, em especial a eventual necessidade de adequações e complementações de obras anteriores à Data de Assunção, sem direito a reequilíbrio, favor esclarecer se há obras em andamento que se enquadrem nessas hipóteses contratuais. Em caso positivo, considerando que a ANTT possui maiores condições de obter a documentação de forma célere junto ao DNIT, podendo publicar na página do processo para permitir que todos os licitantes tenham acesso à informação, solicitamos a disponibilização de uma listagem completa das obras em andamento que se enquadrem nessas hipóteses contratuais, acompanhada dos projetos e contratos existentes indicados na Cl. 8.1.6, bem como das respectivas licenças e autorizações para a correta avaliação dos licitantes e devida formulação de suas propostas.

Respostas: Informações sobre contratos foram publicados no sítio eletrônico do processo licitatório, contudo, de acordo com o item 2.5 do Edital de Concessão, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. O subitem 2.5.1 estipula ainda 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.

29. Cl. 15.14, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão prevê que: “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”. Entendemos que a Concessionária poderá ter acesso aos bancos de dados do SENATRAN, DETRAN, CONTRAN entre outros órgãos que detenham os dados necessários para o devido cumprimento dessa obrigação de forma eficaz e tempestiva, observadas as disposições da Lei Federal nº 13.709/2018 (“LGPD”). Está correto o entendimento? Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-262/MG - Rota do Zebu, nestes termos: “Respostas: Sim, o entendimento está correto. O acesso aos sistemas federais mencionados será franqueado conforme regulamentos e entendimentos da Senatran para as finalidades previstas no Contrato.” (item 33, Protocolo nº 50505.085983/2024-19, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto. O acesso aos sistemas federais mencionados é franqueado conforme regulamentos e entendimentos da Senatran para as finalidades previstas no Contrato.

30. Item 3.4.2.9, PER Volume I

De acordo com o PER Volume I: “Os radares existentes no Sistema Rodoviário, atualmente operados pelo DNIT, deverão ser assumidos pela concessionária e mantidos em operação desde a primeira hora do primeiro dia de concessão”. Assim, favor disponibilizar a documentação e localização respectiva dos referidos radares, bem como informações se esses radares são próprios do DNIT, ou locados, com a apresentação dos respectivos contratos.

Respostas: Foram atualizadas as informações para que as proponentes interessadas no projeto possam analisá-lo e elaborarem suas propostas. Para o Lote 3, as informações foram encaminhadas por meio dos Ofícios nº 1819/2024/SNTR e 1931/2024/SNTR. Para o Lote 6, as informações foram encaminhadas por meio dos Ofícios nº 1826/2024/SNTR e 1962/2024/SNTR. Os referidos ofícios e seus anexos serão disponibilizados na página eletrônica da ANTT.

Contudo, de acordo com o item 2.5 do Edital de Concessão, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. O subitem 2.5.1 estipula ainda 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.

31. Cl. 8.2.2, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão prevê que: “8.2.2 Na hipótese de a Concessionária não atender aos Parâmetros de Desempenho constantes da Frente de Recuperação e Manutenção, a ANTT aplicará as penalidades previstas neste Contrato e em regulamentação da ANTT, sem prejuízo da aplicação do Desconto de Reequilíbrio.” Entendemos que eventuais penalidades previstas nos termos da Cl. 8.2.2 serão aplicadas apenas em casos de não atendimento dos Parâmetros de Desempenho por motivos imputáveis à Concessionária. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais. Veja-se: “A cláusula 8.2.2 da minuta do Contrato de Concessão prevê que, caso a Concessionária não atenda os Parâmetros de Desempenho constantes da Frente de Recuperação e Manutenção, a ANTT aplicará as penalidades previstas no Contrato de Concessão e em sua regulamentação. Contudo, buscando evitar lacunas interpretativas do Contrato de Concessão, entendemos que tais penalidades, nos termos aplicáveis da cláusula 8.2.2, só serão aplicáveis em caso de não atendimento dos Parâmetros de Desempenho por decorrência de fatos imputáveis ou riscos assumidos pela Concessionária. Está correto o nosso entendimento? Respostas: Sim, o entendimento está correto. As penalidades contratuais serão aplicadas pelo descumprimento das disposições do Contrato e seus Anexos, e do Edital e Anexos do Edital, garantida a prévia defesa, a ampla defesa e o contraditório da Concessionária para apuração de eventuais responsabilidades. Caso reste comprovado que os descumprimentos não ocorreram por motivos imputáveis ou riscos assumidos pela Concessionária, não haverá a aplicação de multas pela ANTT. No caso de riscos relativos ao cumprimento das obrigações contratuais, cita-se oportunamente as subcláusulas 22.5.1 (i) e 22.5.2 (ii) da Matriz de Risco da minuta contratual.” (item 10, Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024).

Respostas: O entendimento está correto. As penalidades previstas nos termos da Cl. 8.2.2 serão aplicadas nos casos de não atendimento dos Parâmetros de Desempenho por motivos imputáveis à Concessionária ou por eventuais riscos assumidos pela Concessionária em conformidade com a matriz de risco contratual.

32. Cl. 8.3.4, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão prevê que: “8.3.4 Na hipótese de a Concessionária não concluir as obras ou não disponibilizar os serviços nos prazos e com parâmetros previstos no PER, a ANTT aplicará as penalidades previstas neste Contrato e na regulamentação da ANTT, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, que se dará mediante aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio.” Entendemos que eventuais penalidades previstas nos termos da Cl. 8.3.4 serão aplicadas apenas em casos de não conclusão das obras ou não disponibilização dos serviços nos prazos e de acordo com parâmetros previstos no PER por motivos imputáveis à Concessionária. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais. Veja-se: “A cláusula 8.3.4 da minuta do Contrato de Concessão prevê que, caso a Concessionária não conclua as obras ou não disponibilize os serviços nos prazos e com parâmetros previstos no PER, a ANTT aplicará as penalidades previstas no Contrato de

Concessão e em sua regulamentação. Contudo, buscando evitar lacunas interpretativas do Contrato de Concessão, entendemos que tais penalidades, nos termos aplicáveis da cláusula 8.3.4, só serão aplicáveis em caso de não atendimento destes requisitos por decorrência de fatos imputáveis ou riscos assumidos pela Concessionária. Está correto o nosso entendimento? Respostas: Sim, o entendimento está correto. As penalidades contratuais serão aplicadas pelo descumprimento das disposições do Contrato e seus Anexos, e do Edital e Anexos do Edital, garantida a prévia defesa, a ampla defesa e o contraditório da Concessionária para apuração de eventuais responsabilidades. Caso reste comprovado que os descumprimentos não ocorreram por motivos imputáveis ou riscos assumidos pela Concessionária, não haverá a aplicação de multas pela ANTT” (item 11, Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto. As penalidades contratuais serão aplicadas pelo descumprimento das disposições do Contrato e seus Anexos, e do Edital e Anexos do Edital, garantida a prévia defesa, a ampla defesa e o contraditório da Concessionária para apuração de eventuais responsabilidades. Caso reste comprovado que os descumprimentos não ocorreram por motivos imputáveis ou riscos assumidos pela Concessionária, não haverá a aplicação de multas pela ANTT.

33. Cl. 11.8, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão prevê que: “11.8 Sempre que a ANTT utilizar a Garantia de Execução do Contrato, a Concessionária deverá proceder à reposição do valor utilizado, recompondo o seu montante integral, no prazo de 30 (trinta) dias a contar da data de sua utilização, sendo que, durante este prazo, a Concessionária não estará eximida das responsabilidades que lhe são atribuídas pelo Contrato.” Em que pese a obrigação de a Concessionária repor os valores de Garantia de Execução nos termos da Cl. 11.8, entendemos que os valores de eventual Garantia de Execução recomposta não poderão ser utilizados para cobrir despesas decorrentes de decisão administrativa definitiva anterior à execução da Garantia de Execução recomposta pela ANTT. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais. Veja-se: “A cláusula 11.8 da minuta do Contrato de Concessão prevê que a Concessionária deverá proceder à recomposição do valor utilizado da Garantia de Execução do Contrato de Concessão no prazo de 30 dias contados da data de sua utilização. Nesse sentido, para que não haja dúvidas quanto às disposições contratuais e lacunas interpretativas, entendemos que, uma vez repostos os montantes da Garantia de Execução, estes não poderão ser utilizados para cobrir despesas anteriores os quais não puderam ser cobertos pelo montante anterior da Garantia de Execução, de modo que a Concessionária tenha que, novamente, renovar a Garantia, haja vista que isso pode não só onerar a sua liquidez, como também afetar a sua relação com fiadores e seguradores. Está correto o nosso entendimento? Respostas: O entendimento está correto. A Garantia de Execução recomposta não será utilizada para cobrir despesas que possuam decisão administrativa definitiva em momento anterior à sua execução pela ANTT.” (item 13, Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto. A Garantia de Execução recomposta não será utilizada para cobrir despesas que possuam decisão administrativa definitiva em momento anterior à sua execução pela ANTT.

34. Cl. 12.7, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão prevê que: “12.7 O Poder Concedente poderá utilizar, a seu critério, o auxílio de auditoria por ele contratada para apurar os valores efetivamente arrecadados a título de Recursos Vinculados, sem prejuízo da aplicação das penalidades cabíveis.” Entendemos que a Concessionária também poderá realizar auditoria, às suas expensas, para apurar os valores efetivamente arrecadados a título de Recursos Vinculados, conforme Cl. 12.7, sem prejuízo de eventual auditoria realizada pelo Poder Concedente, já que a Concessionária não possui ingerência sobre as movimentações das Contas da Concessão pelo Banco Depositário. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais. Veja-se: “A cláusula 12.7 da minuta do Contrato de Concessão prevê que “O Poder Concedente poderá utilizar, a seu critério, o auxílio de auditoria por ele contratada para apurar os valores efetivamente arrecadados a título de Recursos Vinculados (...).” Diante dessa previsão, para que não restem dúvidas ou lacunas interpretativas quanto às disposições contratuais, entendemos que a Concessionária também poderá se valer dessa prerrogativa de auditoria, uma vez que a Concessionária não possui ingerência sobre as movimentações das contas de ajuste e de retenção. Está correto o nosso entendimento? Respostas: Sim, o entendimento está correto.” (item 15, Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

35. Cl. 30.6, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão prevê que: “30.6 A ANTT deverá encaminhar aos Financiadores, com periodicidade anual, o Relatório de Situação Regulatória, o qual deverá conter, dentre outras julgadas pertinentes pela ANTT, as seguintes informações: (...)” Considerando o disposto acima e disposições da Minuta do Contrato envolvendo a apresentação de informações aos Financiadores, entendemos que todas as comunicações da ANTT para os Financiadores serão também encaminhadas para a Concessionária para fins de transparência, ciência e conhecimento. Está correto o nosso entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais. Veja-se: “A Cláusula 30.6 da minuta do Contrato de Concessão prevê que a ANTT deverá encaminhar aos Financiadores o Relatório de Situação Regulatória, de modo que devem ser observadas algumas informações de conteúdo deste tipo de comunicação. Contudo, a referida cláusula e demais disposições da minuta do Contrato de Concessão não trazem quaisquer previsões sobre a Concessionária receber também as comunicações da ANTT direcionadas aos Financiadores. Nesse sentido, buscando maior transparência nas disposições contratuais, entendemos que todas as comunicações da ANTT para os Financiadores serão também encaminhadas para a Concessionária para fins de ciência e conhecimento das comunicações. Está correto o nosso entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.” (item 29, Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

36. Cl 4.1.1, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão prevê que: “4.1.1 Integram a Concessão os Bens da Concessão a seguir indicados, cuja posse, guarda, manutenção e vigilância são de responsabilidade da Concessionária: (i) o Sistema Rodoviário, conforme alterado durante o Prazo da Concessão, de acordo com os termos do Contrato; (ii) todos os bens vinculados à operação e manutenção do Sistema Rodoviário: (a) transferidos à Concessionária, conforme listados no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens; e (...)” Com base no disposto acima, favor disponibilizar a lista dos ativos que serão transferidos para a Concessionária nos termos da Cl. 4.1.1.ii.a (incluindo veículos, equipamentos, material de escritório, etc.), para que as licitantes possam se planejar e precificar adequadamente as suas propostas. Independentemente da resposta à solicitação de esclarecimento acima, favor informar números de processos administrativos, endereços eletrônicos e demais meios para acesso a informações envolvendo os ativos que serão transferidos para a Concessionária.

Respostas: De acordo com o item 2.5 do Edital de Concessão, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. O subitem 2.5.1 estipula ainda 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. Por fim, segundo o item 2.6, os interessados são responsáveis pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, bem como pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.”

37. Cl. 6.3, Minuta do Contrato de Concessão Item 5.2, PER Volume I

A Minuta do Contrato de Concessão prevê que: “6.3.1 A Concessionária considerou na Proposta Econômica Final apresentada no Leilão, para fins de Desapropriação e Desocupação, o montante de R\$ 179.199.885,76 (cento e setenta e nove milhões, cento e noventa e nove mil, oitocentos e oitenta e cinco reais e setenta e seis centavos), na data-base de abril de 2023, a ser reajustado anualmente, a partir da Data da Assunção, pelo IRT. 6.3.1.1 O montante previsto para Desapropriação, Regularização e Desocupação deverá ser utilizado para o custeio dos dispêndios relativos aos atos exclusivamente referidos nas subcláusulas 6.1.1 e 6.2.1. 6.3.3 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 27 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, por meio de Notificação de Reequilíbrio, com o uso de Recursos Vinculados, mediante prestação de contas aprovada pela ANTT.” O PER Volume I, por sua vez, dispõe no item 5.2 sobre os Padrões de Desempenho de Sustentabilidade do IFC. Com isso, entendemos que caso os custos associados ao cumprimento dos Padrões do IFC sejam enquadráveis nas hipóteses previstas na subcláusula 6.3.3, eles poderão

ser objeto de reequilíbrio conforme metodologia de compartilhamento de riscos nela prevista. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais. Veja-se: “De acordo com PER volume I item 5.2, os padrões de IFC exigidos no contrato são objeto de compartilhamento de riscos citados na cláusula 6.3 do contrato. Está correto o entendimento?

na data-base de abril de 2023, a ser reajustado anualmente, a partir da Data da Assunção, pelo IRT. 6.3.1.1 O montante previsto para Desapropriação, Regularização e Desocupação deverá ser utilizado para o custeio dos dispêndios relativos aos atos exclusivamente referidos nas subcláusulas 6.1.1 e 6.2.1. 6.3.3 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 27 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, por meio de Notificação de Reequilíbrio, com o uso de Recursos Vinculados, mediante prestação de contas aprovada pela ANTT.” O PER Volume I, por sua vez, dispõe no item 5.2 sobre os Padrões de Desempenho de Sustentabilidade do IFC. Com isso, entendemos que caso os custos associados ao cumprimento dos Padrões do IFC sejam enquadráveis nas hipóteses previstas na subcláusula 6.3.3, eles poderão ser objeto de reequilíbrio conforme metodologia de compartilhamento de riscos nela prevista. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais. Veja-se: “De acordo com PER volume I item 5.2, os padrões de IFC exigidos no contrato são objeto de compartilhamento de riscos citados na cláusula 6.3 do contrato. Está correto o 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.

38. Item 3.1.4, PER Volume I

O item 3.1.4 do PER Volume I trata de cronogramas e das obrigações da Concessionária envolvendo o Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes (OACs). Contudo, o documento é omissivo quanto a intervenções provocadas por terceiros nas bacias de contribuição dos bueiros com potenciais impactos ao referido Sistema. Em vista disso, entendemos que eventuais impactos ao Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes devidamente comprovados e decorrentes de alterações, prejuízos e intervenções feitas ou causadas por terceiros nas bacias de contribuição dos bueiros serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais. Veja-se: “O Item 3.1.4 do PER – Volume I, ao tratar das obrigações e parâmetros do sistema de drenagens, prevê algumas disposições referentes a manutenção e recuperação de bueiros. Contudo, o PER e o Contrato de Concessão são omissões no tocante a alterações/intervenções provocadas por terceiros nas bacias de contribuição dos bueiros, situações essas que podem provocar aumento da vazão dos bueiros, com impacto relevante na

área de concessão. Nesse sentido, para que a futura Concessionária tenha plena ciência de suas obrigações e direitos ao longo da vigência da Concessão e para que não restem dúvidas quanto as previsões dos documentos da licitação, entendemos que, caso haja 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, de modo que a Concessionária tenha que arcar com dispêndios/custos adicionais para reforço dos bueiros, tais custos e dispêndios adicionais serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Está correto o nosso entendimento? Respostas: Sim, o entendimento está correto. Para tanto, 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.” (item 152, Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024).

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.

39. Item 3.1.4, PER Volume I

O item 3.1.4 do PER Volume I trata de cronogramas e das obrigações da Concessionária envolvendo o Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes (OACs). Contudo, o documento é omissivo quanto aos riscos decorrentes da possível insuficiência de capacidade hidráulica dos bueiros já implantados na rodovia, bem como quanto à responsabilidade pelos custos relacionados à ampliação dos bueiros em decorrência dessa situação. Em vista disso, considerando que não há previsão ou listagem no PER dos bueiros cuja capacidade hidráulica está inadequada e que nas visitas técnicas não é factível identificar O item 3.1.4 do PER Volume I trata de cronogramas e das obrigações da Concessionária envolvendo o Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes (OACs). Contudo, o documento é omissivo quanto aos riscos decorrentes da possível insuficiência de capacidade hidráulica dos bueiros já implantados na rodovia, bem como quanto à responsabilidade pelos custos relacionados à ampliação dos bueiros em decorrência dessa situação. Em vista disso, considerando que não há previsão ou listagem no PER dos bueiros cuja capacidade hidráulica está inadequada e que nas visitas técnicas não é factível identificar.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

40. Anexo 5 do Edital

O Anexo 5 do Edital dispõe que “as Proponentes deverão apresentar: “ato constitutivo e estatuto social/contrato social da Proponente pessoa jurídica, conforme última alteração arquivada no registro empresarial ou cartório competente. Caso a última alteração do estatuto social/contrato social não consolide as disposições do estatuto social/contrato social em vigor, deverão também ser apresentadas as alterações anteriores que contenham tais disposições”. Em linha com os entendimentos fixados pela ANTT nas licitações referentes à BR-277/373/376/476 e PR418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 14 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 - Esclarecimento nº 18 do Protocolo 50500.089065/2021-66); BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº 25 do Protocolo 50500.025006/2022-41); BR-040/MG (BH-JF) (Edital

de Concessão nº 04/2024 – Esclarecimento nº 16 do Protocolo 50500.028221/2024-65); BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais (Edital de Concessão nº 02/2024 - Esclarecimento nº 13 do Protocolo 50505.048945/2024-85); e BR-381/MG (item 13, Protocolo nº 50505.031766/2024-17, Edital de Concessão nº 01/2024), entendemos que é exigida apenas a apresentação do estatuto social/contrato social em vigor (consolidado ou acompanhado das alterações posteriores), não sendo exigido, simultaneamente, o ato constitutivo da Proponente. Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

41. Cl. 19.6.2, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “19.6.2 A 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 na lavratura dos respectivos autos de infração e cobrança das multas emitidas, assumindo as seguintes obrigações: (...)” Em que pese as obrigações da Cl. 19.6.2, entendemos que a Concessionária não será responsável pelo desempenho de atos de poder de polícia, privativos da Administração Pública nos termos da legislação aplicável. Está correto o entendimento? Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento de forma reiterada nas licitações da BR-277/373/376/476 e PR418/423/427 (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); BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº 73 do Protocolo 50500.025006/2022-41) e BR-040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2023 – Esclarecimento nº 32 do Protocolo 50500.028221/2024-65); BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais (Edital de Concessão nº 02/2024 - Esclarecimento nº 27 do Protocolo 50505.048945/2024-85); e BR-381/MG (item 29, Protocolo nº 50505.031766/2024-17, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Cabe à Concessionária a fiscalização e identificação dos usuários e o auxílio administrativo junto à ANTT para lavratura dos autos de infração e cobrança das multas. Contudo, tais atribuições não se confundem com o poder de polícia, que é limitado apenas aos agentes públicos conforme a legislação.

42. Item 16.3, Edital Anexo 5 do Edital

De acordo com o item 16.3 do Edital, a Adjudicatária deverá apresentar, entre outros documentos, a minuta do estatuto social da SPE em conformidade com as disposições do Edital e Anexos para atendimento às condições precedentes à assinatura do Contrato de Concessão. Ocorre que o Anexo 5 do Edital, referente aos Documentos de Qualificação, igualmente prevê a apresentação de minuta do estatuto social da SPE pelas licitantes. Em vista disso, favor confirmar o entendimento de que a minuta do Estatuto Social da SPE a integrar a documentação de qualificação da Proponente deve contemplar as principais disposições do Estatuto Social da futura SPE em caráter preliminar, sem prejuízo de modificações posteriores que se mostrarem necessárias à finalização da versão definitiva do documento, que será apresentado pela Adjudicatária à ANTT como condição precedente à assinatura do Contrato. Está correto o entendimento? Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento na Ata de Respostas aos

Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 04/2023, bem como na Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 02/2024, conforme abaixo: “O Item 16.3 do Edital estabelece os documentos que deverão ser apresentados pela Adjudicatária à ANTT após a publicação do Ato de Homologação, em especial a minuta do Estatuto Social da SPE (item III). No entanto, a tabela do item 12 do Anexo 5 (Documentos de Qualificação) prevê, na alínea E, que a proponente deverá apresentar, entre outros documentos, a minuta do estatuto social da SPE. Solicitamos a confirmação do entendimento de que a minuta do Estatuto Social da SPE a integrar a documentação de qualificação da Proponente deve contemplar as principais disposições do Estatuto Social da futura SPE em caráter preliminar, sem prejuízo de modificações posteriores que se mostrarem necessárias à finalização da versão definitiva do documento, que será apresentado 128 pela Adjudicatária à ANTT como condição para assinatura do Contrato nos termos do item 16.3, II e III, do Edital. Salienta-se que, na Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 04/2023, em resposta ao Protocolo nº 50500.025379/2024-83, pergunta nº 8, a Comissão de Outorga confirmou este entendimento. Está correto o entendimento? Respostas: Sim, o entendimento está correto.” (item 5, Protocolo nº 50505.049327/2024-52, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

43. Item 9.1.6, Edital

De acordo com o Edital: “9.1.6 No caso de a Proponente ter 2 (dois) Representantes Credenciados com poderes de representação isolada, sem ordem de nomeação, as declarações e documentos previstos neste Edital poderão ser assinados por apenas um deles.” Entendemos que a possibilidade de assinatura por apenas um dos Representantes Credenciados, conforme item 9.1.6 do Edital, será aplicável, também, à assinatura do Contrato de Intermediação entre a Corretora Credenciada e a Proponente. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais. Veja-se:

“Entendemos que, caso a Proponente possua dois Representantes Credenciados com poderes de representação individual, a assinatura de apenas um deles será suficiente para todas as declarações e documentos mencionados no Edital, inclusive o contrato de intermediação entre a Corretora Credenciada e a Proponente. Nosso entendimento está correto? Respostas: Sim, o entendimento está correto. Se a Proponente possuir dois Representantes Credenciados com poderes de representação isolada, a assinatura de apenas um Representante Credenciado será suficiente para todas as declarações e documentos referidos no Edital, incluindo o contrato de intermediação entre a Corretora Credenciada e a Proponente.” (item 7, Protocolo nº 50505.049402/2024-85, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Se a Proponente possuir dois Representantes Credenciados com poderes de representação isolada, a assinatura de apenas um Representante Credenciado será suficiente para todas as declarações e documentos referidos no Edital, incluindo o contrato de intermediação entre a Corretora Credenciada e a Proponente.

44. EVTEA

Para o licenciamento ambiental das Obras de Ampliação de Capacidade da Rodovia BR-277/PR, o EVTEA apresenta orçamento para a elaboração de Estudo de Componente Quilombola (“ECQ”), o qual considera apenas a existência da Comunidade Quilombola Cavernosa 1. Entretanto, com base na Portaria Interministerial nº 060/2015, observamos também a existência da Comunidade Quilombola Vila São Tomé, localizada em um raio de 10 (dez) quilômetros do Sistema Rodoviário e que também estará sujeita a processo de licenciamento ambiental para que a Concessionária possa conduzir a realização de Obras de Ampliação de Capacidade em conformidade com as exigências do Contrato de Concessão e legislação aplicável. Assim, entendemos que os custos para a elaboração do ECQ e do Plano Básico Ambiental do Componente Quilombola (“PBAq”) serão de responsabilidade da Concessionária e deverão considerar a integralidade das comunidades quilombolas em área de influência do Sistema Rodoviário, incluindo a Comunidade Quilombola Vila São Tomé. Está correto o entendimento?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. A concessionária será responsável pelos custos, conforme a subcláusula 5.1.3, abrangendo as comunidades identificadas com base na Portaria Interministerial nº 060/2015.

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

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

45. EVTEA

Com relação aos requisitos e obrigações socioambientais a serem atendidas pela Concessionária para a execução das Obras de Ampliação de Capacidade previstas para a Rodovia BR-277/PR, observa-se que existem 8 comunidades faxinais no raio de 10 quilômetros do trecho desta Rodovia a ser duplicado. Conforme Instrução Normativa IAT nº 07, de 05 de novembro de 2020, as referidas comunidades faxinais deverão ser submetidas a processo de Consulta Livre, Prévia e Informada (CLPI), o que poderá ensejar a realização de ações de compensação e mitigação do impacto socioambiental potencialmente gerado sobre tais comunidades. Em que pese a omissão na planilha de CAPEX apresentada no EVTEA, entendemos que os custos para execução dessas ações de compensação e mitigação socioambiental serão de responsabilidade da Concessionária, observados a matriz de riscos e os mecanismos de compartilhamento de riscos do Contrato de Concessão. Está correto o entendimento?

Respostas: O entendimento está correto. Conforme a subcláusula 5.7.2, 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 do valor correspondente a 80% (oitenta por cento) da variação dos valores efetivamente aplicados em relação ao montante previsto na subcláusula 5.7.1.

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

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

46. EVTEA

Observamos que o orçamento do CAPEX referente ao licenciamento ambiental das obras de duplicação indica valor de 0,5% para as providências de compensação ambiental a serem conduzidas conforme previsto na Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000. Entendemos que essas providências deverão ser custeadas pela Concessionária quando da realização dos respectivos processos de licenciamento ambiental das obras de duplicação, observados a matriz de riscos e os mecanismos de compartilhamento de riscos do Contrato de Concessão, especificamente àqueles que incorrerem na elaboração de EIA/RIMA para a obtenção da Licença Prévia (LP). Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento está correto.

47. EVTEA

Com base na análise da planilha de CAPEX apresentada no EVTEA, não se verifica qualquer previsão de valores para o custeio do licenciamento ambiental, do atendimento a programas ambientais, de medidas de desapropriação e demais custos a serem incorridos para a implantação do Contorno Urbano de Lindoeste. Em que pese a referida omissão, entendemos que os custos para a implantação do Contorno Urbano de Lindoeste serão de responsabilidade da Concessionária, observados os mecanismos de compartilhamento de riscos do Contrato de Concessão. Está correto o entendimento?

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". Isto posto, conforme a subcláusula 5.7.2, 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 do valor correspondente a 80% (oitenta por cento) da variação dos valores efetivamente aplicados em relação ao montante previsto na subcláusula 5.7.1. Do mesmo modo, em conformidade a subcláusula 6.3.6, os valores a serem considerados para fins do Compartilhamento de Risco de Desapropriações e Desocupações serão verificados por meio de prestações de contas submetidas para validação da ANTT, nos termos do regramento previsto neste Contrato e de regulamentação específica, caso existente.

Diante do exposto, o DNIT disponibilizou o Projeto Executivo de Desapropriação para o Contorno de Lindoeste, bem como a planilha de Cadastro Técnico de Desapropriações (CTDs) da BR-163/PR, no

trecho do Contorno de Lindoeste. Esses documentos visam fornecer às proponentes interessadas informações para a análise do projeto.

48. Item 4.4, Edital

O item 4.4 do Edital dispõe que: “A ANTT analisará e responderá às impugnações apresentadas em até 3 (três) dias úteis contados de seu protocolo, limitado ao último dia útil anterior à Sessão Pública do Leilão, por meio de divulgação em sítio eletrônico da ANTT, conforme dispõe o parágrafo único do art. 164 da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021.” O art. 164, da Lei nº 14.133/2021 determina que (i) as impugnações devem ser apresentadas em até 3 dias úteis antes da abertura do certame, que se considera iniciado na data prevista para apresentação dos envelopes pelos licitantes, e (ii) que a Administração deverá respondê-las até o dia útil anterior à abertura do certame. Assim, para garantir a efetividade do direito das licitantes em apresentar impugnação ao edital de licitação e evitar prejuízo à preparação da documentação para participação no certame, entende-se que a data limite para apresentação das impugnações deve ser fixada de modo que a ANTT possa responder a todas as eventuais impugnações até um dia útil antes da entrega da Garantia da Proposta e da Proposta Econômica Escrita (Evento 8, Cronograma do Leilão). Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer qual o racional e o fundamento legal adotados para que o prazo de apresentação de impugnação e, conseqüentemente, de respostas pela ANTT possa ultrapassar o prazo de entrega da Garantia da Proposta e da Proposta Econômica Escrita, já que eventual decisão afeta à impugnação apresentada será decisiva para a avaliação da licitante quanto à sua participação ou não no certame.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Os prazos previstos no Edital estão aderentes à legislação vigente. Consta salientar que, de acordo com o item 4.3, a impugnação feita tempestivamente não impedirá a participação do interessado no Leilão até a decisão da Comissão de Outorga.

49. Cl. 19.6.1 e 22.2.3, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “19.6.1 A implantação de sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow poderá partir de determinação da ANTT ou proposta da Concessionária, nos termos da legislação aplicável e do disposto neste Contrato. (...) (ii) A ANTT definirá sobre a vantajosidade de implantação do sistema até o final do 5º (quinto) Ano de Concessão, devendo considerar em sua análise o regramento contratual estabelecido, a legislação aplicável e os impactos ao equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. (iii) A inclusão no Contrato de sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow deverá ocorrer mediante assinatura de Termo Aditivo. 22.2.3 Regras específicas sobre o risco de variação da Receita Tarifária: (...)”

(iii) os impactos positivos e negativos resultantes da implementação de um sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow, ou outro sistema que possa surgir, por determinação do Poder Concedente, incluindo o comprovado aumento de receita e de evasão, são riscos alocados ao Poder Concedente;” Favor confirmar o entendimento de que os impactos positivos e negativos resultantes da implementação de sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow serão riscos alocados ao Poder Concedente, independentemente da iniciativa da proposição, uma vez que tal implantação depende de

definição de vantajosidade do sistema e aprovação da sua implementação na Concessão pela ANTT. Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-381/MG, aduzindo que: “Sim, o entendimento está correto” (item 9, Protocolo nº 50505.031293/2024-40, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

50. Item 6.F, Anexo 5, Edital

De acordo com o item 6.F do Anexo 5 do Edital, quando a Proponente for fundo de investimento, deverá apresentar “Comprovação de que o fundo de investimentos se encontra devidamente autorizado a participar do Leilão e que o seu administrador pode representá-lo em todos os atos e para todos os efeitos do Leilão, assumindo em nome do fundo de investimentos todas as obrigações e direitos que decorrem do Leilão.” Contudo, entendemos que o fundo de investimento Proponente deverá ser representado na forma prevista em seu regulamento, devidamente registrado perante a CVM, de modo que poderá ser representado pelo administrador ou gestor, a depender do regramento de representação previsto nos termos de seu regulamento. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer qual o fundamento normativo para a exigência de representação de fundo de investimento exclusivamente pelos seus administradores, a despeito do regramento previsto em seu regulamento registrado na CVM. Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-381/MG, aduzindo que: “Sim, o entendimento está correto” (item 12, Protocolo nº 50505.031293/2024-40, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

51. Anexo 5, Edital

O Anexo 5 do Edital dispõe que: “A Proponente deverá apresentar, para a comprovação da sua regularidade fiscal, social e trabalhista os seguintes documentos: A) Prova de inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ). No caso de fundo de investimentos, deverá também ser apresentada prova de inscrição no CNPJ do administrador. B) Certificado de regularidade perante o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), que esteja dentro do prazo de validade nele atestado. No caso de fundo de investimentos, o documento exigido deverá ser apresentado em nome do administrador. C) Prova de regularidade fiscal perante a Fazenda Nacional, por meio da apresentação da Certidão Negativa (ou Positiva com Efeitos de Negativa) de Débitos Relativos a Tributos Federais e a Dívida Ativa da União. No caso de fundo de investimentos, o documento exigido deverá ser apresentado em nome do administrador. D) Prova de regularidade fiscal perante as fazendas estadual e municipal (esta referente aos tributos mobiliários e imobiliários), todas do domicílio ou sede da Proponente, datada de, no máximo, 180 (cento e oitenta) dias anteriores à data prevista no cronograma para a entrega dos Documentos de Qualificação. No caso de fundo de investimentos, o documento exigido deverá ser apresentado em nome do administrador. E) Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas conforme disposto na Lei nº 12.440, de 7 de julho de 2011. No caso de fundo de investimentos, o documento exigido deverá ser apresentado em nome do administrador. F) Prova da inexistência de débitos junto à ANTT, através da emissão de certidão negativa de dívida ativa ou de certidão positiva com efeito negativo,

emitidas pelo órgão interno competente. No caso de fundo de investimentos, o documento exigido deverá ser apresentado em nome do administrador.” Como se vê, para a comprovação da regularidade fiscal, social e trabalhista de fundos de investimento proponentes o Edital exige a apresentação de documentos específicos em nome do administrador do fundo de investimento. Ocorre que a Lei Federal nº 14.133/2021, em seu art. 62, dispõe que a “habilitação é a fase da licitação em que se verifica o conjunto de informações e documentos necessários e suficientes para demonstrar a capacidade do licitante de realizar o objeto da licitação”. O art. 63, I, dispõe que “poderá ser exigida dos licitantes a declaração de que atendem aos requisitos de habilitação, e o declarante responderá pela veracidade das informações prestadas, na forma da lei”. Ainda, o art. 68, §1º, dispõe que os documentos comprobatórios da regularidade fiscal, social e trabalhista de licitantes “poderão ser substituídos ou supridos, no todo ou em parte, por outros meios hábeis a comprovar a regularidade do licitante, inclusive por meio eletrônico”, conforme o caso concreto. Nos termos da Resolução nº 175/2022 da CVM, os administradores figuram como “prestadores de serviços essenciais”, com responsabilidades passivas específicas, que não guardam qualquer relação com o objeto da Concessão. O administrador não é licitante, o que, com base no art. 62 da Lei Federal nº 14.133/2021, afasta de sua titularidade a incidência dos requisitos de habilitação e o dever de demonstrar capacidade de realizar o objeto da licitação. Afinal, o administrador não figurará como parte da contratação objeto do Edital, tampouco será responsável pelo desempenho de incumbências contratuais do fundo de investimento, que, por seu turno, figurará como o licitante. Considerando que os fundos de investimento, conforme previsto na regulamentação em vigor, são responsáveis pelas obrigações por si assumidas, entendemos que os documentos previstos no item 8 do Anexo 5 do Edital deverão ser apresentados em nome do fundo de investimento proponente, na condição de licitante. Com base nos dispositivos da Lei Federal nº 14.133/2021 destacados acima, caso não seja possível a emissão do documento, em virtude da natureza jurídica do fundo de investimento – como é o caso da Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas, por exemplo, já que fundos de investimento não podem ter vínculo empregatício, mas apenas prestadores de serviço essenciais, conforme Resolução nº 175/2022 da CVM -, entendemos que será suficiente a apresentação de declaração ou documento equivalente, devidamente firmado pelo representante legal do fundo proponente, conforme a regra de representação prevista em seu respectivo regulamento, sob as penas da lei, que ateste a sua regularidade perante o requisito de habilitação fiscal, social e trabalhista em questão. Estão corretos os entendimentos? Em caso negativo, favor esclarecer o fundamento normativo para se exigir os referidos documentos de habilitação fiscal, social e trabalhista em nome do administrador do fundo proponente, que, como dito, não figura como licitante, tampouco possui relação com as finalidades e obrigações da Concessão.

Respostas: Em razão da natureza jurídica dos fundos de investimentos, os requisitos do Edital para participação no Leilão devem ser preenchidos pela(s) empresa(s) administradora(s) /gestora(s) do fundo. Assim, caso aplicável, além dos documentos exigidos no item 8 do Anexo 5 do Edital em nome do administrador, o fundo de investimentos Proponente poderá apresentar, em caráter complementar, eventual declaração ou documento equivalente em seu nome.

52. Cl. 8.7.7.(i), Minuta do Contrato de Concessão

A Cl. 8.7.7.(i) da Minuta do Contrato de Concessão dispõe que no “prazo de 2 (dois) meses, contados da data de recebimento da comunicação da Concessionária, a ANTT deverá determinar as medidas que serão adotadas para saneamento dos Vícios Construtivos observados nos bens

transferidos à Concessionária”. Entendemos que a Concessionária será responsável pela implementação das medidas indicadas pela ANTT para saneamento dos Vícios Construtivos, mediante recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de Fluxo de Caixa Marginal, nos termos da subcláusula 8.7.2.(i). Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento de forma reiterada, no âmbito dos procedimentos licitatórios referentes ao Edital de Concessão nº 02/2023 e Edital de Concessão nº 01/2024, ao dispor que: “O entendimento está parcialmente correto. As obras e serviços adicionais que sejam necessários em decorrência da execução das obras supervenientes não previstas inicialmente no contrato ensejarão o reequilíbrio econômico-financeiro por meio do Fluxo de Caixa Marginal, nos termos das subcláusula 8.7. (...)” (item 7, Protocolo nº 50500.233691/2023-68, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 02/2023; e item 22, Protocolo nº 50505.031293/2024-40, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024)

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. As obras e serviços adicionais que sejam necessários em decorrência da execução das obras supervenientes não previstas inicialmente no contrato ensejarão o reequilíbrio econômico-financeiro por meio do Fluxo de Caixa Marginal, nos termos das subcláusula 8.7. Caso haja previsão explícita de assunção, pela Concessionária, de serviços de conservação, manutenção e operação de trechos com obras supervenientes em execução após a vigência da concessão, eventual reequilíbrio econômico-financeiro só será cabível em caso de constatação de vícios construtivos e da imposição de necessidade de refazimento ou conclusão das referidas obras.

53. Cl. 19.1.4 e 19.1.8, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “19.1.4 Atendidos os requisitos previstos, a ANTT expedirá o Termo de Vistoria e o ato autorizativo em até 30 (trinta) dias contados da apresentação do pleito de abertura de cada praça, desde que cumpridas todas as exigências necessárias pela Concessionária. 19.1.8 A implantação das praças de pedágio de acordo com o estabelecido no PER será atestada, mediante solicitação prévia da Concessionária, por meio de Termo de Vistoria, a ser emitido pela ANTT em até 1 (um) mês da data de recebimento da sua solicitação”. Entendemos que em caso de atraso no início da cobrança de pedágio em virtude de descumprimento do prazo concedido à ANTT para emissão do Termo de Vistoria, desde que cumpridas todas as exigências necessárias e por motivo não imputável à Concessionária, caberá reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Está correto o entendimento? A ANTT firmou os seguintes entendimentos nesse sentido em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados em projetos recentes, conforme abaixo: “A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “19.1.4 A implantação das praças de pedágio de acordo com o estabelecido no PER será atestada, mediante solicitação prévia da Concessionária, por meio de Termo de Vistoria, a ser emitido pela ANTT em até 1 (um) mês da data de recebimento da sua solicitação”. Sobre o tema, a ANTT em outro projeto recente, a saber, no procedimento licitatório referente ao Edital de Concessão nº 01/2018 para concessão da Rodovia BR-101/290/386/448/RS, firmou o seguinte entendimento - reiterado em Ata de Respostas aos Pedido de Esclarecimentos publicada no processo licitatório referente ao Edital de Concessão nº 02/2023 (esclarecimento nº 11, protocolo nº 50500.226091/2023-43) -, conforme Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento divulgada no site da Agência: “Minuta do Contrato, Cláusula 17.1 129. Se demonstrado o cumprimento de todas as obrigações pela Concessionária ou comprovado a arbitrariedade ou desídia da ANTT para não ofertar o termo de vistoria ou restringir de outra maneira o início da cobrança das praças de pedágio, entende-se que

a Concessionária terá direito a indenização pelo prazo da mora da ANTT em expedir o ato de autorização. Confirma este entendimento? O entendimento não está correto. Se descumprido o prazo previsto na subcláusula 17.1.1 (i) do Contrato, caberá reequilíbrio econômico-financeiro, desde que seja comprovada a responsabilidade do Poder Concedente. Minuta do Contrato, Cláusulas 17.2.2; 17.2.2; 17.2.3 e 17.2.4 130. Se demonstrado o cumprimento de todas as obrigações pela Concessionária ou comprovado a arbitrariedade ou desídia, comprovada com o descumprimento do prazo imposto à ANTT, para não ofertar o termo de vistoria ou restringir o recebimento dos Trabalhos Iniciais, entende-se que a Concessionária terá direito a indenização pelo prazo da mora da ANTT, desde que comprovado o prejuízo da Concessionária. Confirma este entendimento? O entendimento não está correto. Se descumprido o prazo previsto nas subcláusulas 17.2.2, 17.2.3 e 17.2.4 do Contrato, caberá reequilíbrio econômico-financeiro, desde que seja comprovada a responsabilidade do Poder Concedente. Minuta do Contrato, Cláusulas 17.3.2 e 17.3.3 131. Se demonstrado o cumprimento de todas as obrigações pela Concessionária ou comprovado a arbitrariedade ou desídia da ANTT para não ofertar o termo de vistoria ou restringir de outra maneira o início da cobrança das praças de pedágio, entende-se que a Concessionária terá direito a indenização pelo prazo da mora da ANTT em expedir o ato de autorização. Confirma este entendimento? O entendimento não está correto. Se descumprido o prazo previsto nas subcláusulas 17.3.2 e 17.3.3 do Contrato, caberá reequilíbrio econômico-financeiro, desde que seja comprovada a responsabilidade do Poder Concedente”. Em vista disso, entendemos que em caso de descumprimento do prazo concedido à ANTT para emissão do Termo de Vistoria, por motivo não imputável à Concessionária, caberá reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Está correto o entendimento? Resposta: O entendimento está correto. No entanto, deverão ser observados os prazos estabelecidos na minuta de Contrato, e deverá restar comprovado e fundamentado que a Concessionária não deu causa ao atraso na expedição do ato autorizativo pelo Poder Concedente (item 28, Protocolo nº 50505.031293/2024-40, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024) “Entendemos que no caso de atraso no início da cobrança de pedágio decorrente do não comparecimento da ANTT à vistoria solicitada, da emissão do Termo de Vistoria fora do prazo assinalado na cláusula 19.1.4, ou da emissão do ato autorizativo fora do prazo assinalado na cláusula 19.1.6 ensejarão direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da concessionária. Nosso entendimento está correto? Em caso de resposta negativa, favor informar as consequências do descumprimento dos prazos pela ANTT. Destacamos que, no âmbito da licitação regida pelo Edital de Concessão nº 03/2023 a resposta da ANTT ao mesmo questionamento foi: “Sim, o entendimento está correto. Se descumpridos os prazos previstos nas subcláusulas 18.1.4 e 18.1.5 do Contrato, caberá reequilíbrio econômico-financeiro, desde que a Concessionária não tenha dado causa ao atraso.” Respostas: Sim, o entendimento está correto. Se descumpridos os prazos previstos nas subcláusulas 19.1.4 e 19.1.6 do Contrato, caberá reequilíbrio econômico-financeiro, desde que a Concessionária não tenha dado causa ao atraso.” (item 74, Protocolo nº 50505.031520/2024-37, Ata Complementar de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Se descumpridos os prazos previstos nas subcláusulas 19.1.2 e 19.1.4 do Contrato, caberá reequilíbrio econômico-financeiro, desde que a Concessionária não tenha dado causa ao atraso.

54. Item 7, Edital

Em relação a forma de apresentação da Garantia da Proposta, entendemos que, para a modalidade de seguro-garantia, a comprovação dos poderes dos signatários poderá ser feita por meio da apresentação da “Certidão de Administradores” e da “Certidão da Seguradora”, ambas expedidas pela SUSEP, dispensando-se a apresentação de qualquer outro documento societário da seguradora. Está correto o entendimento? Para referência, nas licitações referentes à BR277/373/376/476 e PR418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023), BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021), BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022), BR-040/MG (BHJF) (Edital de Concessão nº 04/2024) e BR-381/MG (item 6, Protocolo nº 50505.031766/2024-17, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, esclareceu que: “no caso de impossibilidade de ocorrer o cadastro na B3 em tempo hábil, será admitido alternativamente (i) apresentar Certidão dos Administradores, emitida pela SUSEP, no caso de seguro garantia; ou (ii) apresentar comprovação dos representantes legais, emitida no site do Banco Central, conforme o caso. Os documentos poderão constar no envelope de Garantia da Proposta e/ou ser enviados por e-mail, em possuindo certificação digital, conforme o caso”.

Respostas: O entendimento está correto. O detalhamento da comprovação dos poderes dos signatários de apólices de seguro da garantia da proposta se encontra no Manual de Procedimentos do Leilão, Anexo 21.

55. Cl. 8.4.4. (ii), Minuta do Contrato de Concessão

De acordo com a Cláusula 8.4.4. (ii) da Minuta do Contrato de Concessão: “A ANTT indicará a localização da intervenção, sendo condição para o início das obras a 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. Está correto o entendimento? Ressalta-se que nas licitações referentes 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); BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 - Esclarecimento nº 40 do Protocolo 50500.089065/2021-66), BR040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2023 – Esclarecimento nº 26 do Protocolo 50500.028221/2024- 65) e BR-381/MG (Edital de Concessão nº 01/2024 – Esclarecimento nº 23 do Protocolo nº 50505.031766/2024-17) a ANTT confirmou esse entendimento em resposta aos pedidos de esclarecimento, afirmando que: “Sim, o entendimento está correto”.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

56. Cl. 44.2, Minuta do Contrato de Concessão

A Cl. 44.2 da Minuta do Contrato de Concessão dispõe sobre a “Autocomposição de conflitos”, a qual poderá “ocorrer, desde que de comum acordo entre as Partes, perante câmara de prevenção e resolução administrativa de conflitos, nos termos da Lei nº 13.140, de 26 de junho de 2015”. Entendemos que o procedimento da Autocomposição de conflitos é facultativo e não precisa necessariamente preceder eventual instauração de processo arbitral. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento de forma reiterada em respostas a pedidos de esclarecimentos apresentadas em projetos recentes, conforme abaixo: “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 precisa necessariamente preceder

eventual instauração de processo arbitral. Nas licitações referentes à BR277/373/376/476 e PR418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – esclarecimento nº 33 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR116/101/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.” (item 33, Protocolo nº 50505.031766/2024-17, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024).

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.

57. Cl. 44.3.3, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “44.3.3 A submissão à arbitragem, nos termos desta cláusula, não exige o Poder Concedente nem a Concessionária de dar integral cumprimento a este Contrato, nem permite a interrupção das atividades vinculadas à Concessão, observadas as prescrições deste Contrato.” Entendemos que, excepcionalmente, 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 poderão ser interrompidas. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento de forma reiterada em respostas a pedidos de esclarecimentos apresentadas em projetos recentes, conforme abaixo: “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); BR116/101/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.” (item 34, Protocolo nº 50505.031766/2024-17, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024).

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.

58. Cl. 16.7, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “16.7 A Concessionária, sem prejuízo das penalidades aplicáveis, será obrigada a reparar, corrigir, remover, reconstruir ou substituir, às suas expensas, as obras e serviços pertinentes à Concessão em que se verificarem Vícios Construtivos, nos prazos que forem fixados pela ANTT. 16.7.1 A ANTT poderá exigir que a Concessionária apresente um plano de ação visando a reparar, corrigir, remover, reconstruir ou substituir qualquer obra ou serviço prestado de maneira viciada, defeituosa ou incorreta pertinente à Concessão, em prazo a ser estabelecido pela ANTT.” Entendemos que para definição dos prazos para atendimento às providências previstas na Cl. 16.7, a ANTT levará em conta a complexidade das ações, em observância ao princípio da razoabilidade e considerando as diretrizes para exercício de uma regulação responsiva. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentação no âmbito do projeto da BR381/MG. Veja-se: “Considerando o disposto nas cláusulas 16.7 e 16.7.1 do contrato de concessão, entendemos que os prazos para a concessionária (i) reparar, corrigir, remover, reconstruir ou substituir as obras e serviços; e (ii) apresentar plano de ação, serão definidos tendo como base a complexidade das ações, em observância ao princípio da razoabilidade. Nosso entendimento está correto? Em caso de resposta negativa, favor esclarecer. Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Conforme cláusula 16.7 do Contrato, o prazo será concedido pela ANTT de forma compatível com a obrigação a ser realizada. A Agência terá como norte não só o princípio da razoabilidade, mas também outros princípios, tais como o da impessoalidade, o da legalidade e o da eficiência, além de avaliar o caso concreto e considerar as diretrizes de regulação responsiva”. (item 70, Protocolo nº 50505.031520/2024-37, Ata Complementar de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024).

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Conforme cláusula 16.7 do Contrato, o prazo será concedido pela ANTT de forma compatível com a obrigação a ser realizada. A Agência terá como norte não só o princípio da razoabilidade, mas também outros princípios, tais como o da impessoalidade, o da legalidade e o da eficiência, além de avaliar o caso concreto e considerar as diretrizes de regulação responsiva.

59. Cl. 19.7.7, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“19.7.7 Os valores reajustados da Tarifa de Pedágio serão autorizados mediante publicação de ato específico da ANTT no DOU.” Entendemos que eventuais atrasos na publicação da resolução da ANTT para autorização dos reajustes tarifários, conforme Cl. 19.7.7, por motivo não imputável à

Concessionária, ensejarão a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentação no âmbito do projeto da BR381/MG. Veja-se: “Entendemos que atrasos não imputáveis à concessionária na publicação da resolução da ANTT referente aos reajustes/revisões da tarifa de pedágio ensejarão a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Nosso entendimento está correto? Em caso de resposta negativa, favor esclarecer. Destacamos que, no âmbito da licitação regida pelo Edital de Concessão nº 03/2023 a resposta da ANTT ao mesmo questionamento foi: “Sim, o entendimento está correto. Os atrasos referentes aos reajustes e revisões da tarifa de pedágio não imputáveis à Concessionária poderão ser considerados como Fato da Administração, risco alocado ao Poder Concedente na forma da cláusula 21.2.15 do Contrato.” Respostas: Sim, o entendimento está correto. Os atrasos referentes aos reajustes e revisões da tarifa de pedágio não imputáveis à Concessionária poderão ser considerados como Fato da Administração, risco alocado ao Poder Concedente na forma da cláusula 22.2.3 (v) do Contrato”. (item 77, Protocolo nº 50505.031520/2024-37, Ata Complementar de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Os atrasos referentes aos reajustes e revisões da tarifa de pedágio não imputáveis à Concessionária poderão ser considerados como Fato da Administração, risco alocado ao Poder Concedente na forma da cláusula 22.2.3 (v) do Contrato.

60. Cl. 19.7 e 19.7.3, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “19.7.3 Os efeitos das Revisões Extraordinárias e Quinquenais deverão ser aplicados sobre a Tarifa de Pedágio concomitantemente com os da Revisão Ordinária.” Com base nessa disposição, entendemos que eventual impacto decorrente do descasamento entre a data da decisão emitida no âmbito da Revisão Extraordinária e a efetiva aplicação de seus efeitos sobre a tarifa será considerado para a determinação do novo valor da tarifa de pedágio, a ser obtido com base na metodologia de revisão tarifária prevista na Cl. 19.7. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentação no âmbito do projeto da BR381/MG. Veja-se: “A cláusula 19.6.3 indica que “os efeitos das Revisões Extraordinárias e Quinquenais deverão ser aplicados sobre a Tarifa de Pedágio concomitantemente com os da Revisão Ordinária.” Considerando o possível descasamento entre a data da prolação da decisão referente aos pleitos de Revisões Extraordinárias e a efetiva aplicação de seus efeitos sobre a tarifa – caso tal modalidade seja adotada para fins de recomposição do equilíbrio – entendemos que esse descasamento será levado em consideração no cálculo do novo valor tarifa. Nosso entendimento está correto? Em caso de resposta negativa, favor esclarecer. Destacamos que, no âmbito da licitação regida pelo Edital de Concessão nº 03/2023 a resposta da ANTT ao mesmo questionamento foi: “Sim, o entendimento está correto.”

Respostas: Sim, o entendimento está correto.” (item 78, Protocolo nº 50505.031520/2024-37, Ata Complementar de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

61. Cl. 22, Minuta do Contrato de Concessão

A despeito da omissão na matriz de riscos da Minuta do Contrato de Concessão, entendemos que eventual variação dos investimentos e custos excedentes relacionados às obras e aos serviços da Concessão não será considerada como risco da Concessionária se decorrente de eventos cujo risco tenha sido alocado ao Poder Concedente. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentação no âmbito do projeto da BR381/MG. Veja-se: “Sem prejuízo da omissão da minuta do contrato, entendemos que não configura risco da concessionária a variação dos investimentos e custos excedentes relacionados às obras e aos serviços objeto da concessão se decorrentes de eventos cujo risco tenha sido alocado ao Poder Concedente. Nosso entendimento está correto? Em caso de resposta negativa, favor esclarecer. Respostas: Sim, o entendimento está correto, ressalvadas as hipóteses de compartilhamento e o disposto na cláusula 22.1.5.” (item 92, Protocolo nº 50505.031520/202437, Ata Complementar de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto, ressalvadas as hipóteses de compartilhamento e o disposto na cláusula 22.1.5.

62. Cl. 32, Minuta do Contrato de Concessão

A despeito da omissão na Minuta do Contrato de Concessão, entendemos que será declarada nula a intervenção na Concessão que, comprovadamente, não observe os pressupostos legais e regulamentares. Em vista da nulidade, os serviços retornarão imediatamente à Concessionária. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentação no âmbito do projeto da BR381/MG. Veja-se: “Sem prejuízo da omissão da minuta do contrato, entendemos que, na hipótese de ficar comprovado que a intervenção na concessão não observou os pressupostos legais e regulamentares, será declarada sua nulidade, devendo o serviço ser imediatamente devolvido à concessionária, sem prejuízo de seu direito à indenização, na forma do art. 33, §1º, da Lei Federal nº 8.987/95. Nosso entendimento está correto? Em caso de resposta negativa, favor informar a base legal. Destacamos que, no âmbito da licitação regida pelo Edital de Concessão nº 03/2023 a resposta da ANTT ao mesmo questionamento foi “Sim, o entendimento está correto”. Respostas: Sim, o entendimento está correto.” (item 97, Protocolo nº 50505.031520/2024-37, Ata Complementar de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

63. Cl. 22.7, 22.8 e 37.2, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “22.7.1 Riscos residuais referem-se a eventos que não foram especificamente atribuídos a uma das Partes nas subcláusulas anteriores e que afetem, de maneira positiva ou negativa, os custos relativos ao cumprimento das obrigações do Contrato de Concessão. 22.7.2 Quaisquer efeitos decorrentes de riscos residuais na receita da Concessão não serão considerados como causadores de desequilíbrio contratual, ressalvada a aplicação das regras acerca do tratamento de riscos extraordinários estabelecidos na subcláusula 22.1 e o Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda. 22.7.3 Os impactos decorrentes de eventos de riscos residuais serão partilhados entre o Poder Concedente e a Concessionária, e os cálculos serão baseados nos gastos efetivamente realizados e devidamente comprovados. 22.8.1 Os riscos a seguir serão partilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente somente se o

total da somatória dos seus impactos exceder 2% (dois por cento) da Receita Tarifária bruta anual em um único Ano de Concessão: (i) riscos residuais, conforme estabelecido na subcláusula 22.7; 37.2 O Poder Concedente não poderá decretar a caducidade da Concessão com relação ao inadimplemento da Concessionária resultante dos eventos decorrentes de riscos atribuídos ao Poder Concedente” Com base nessas disposições e considerando o caráter inovador e imprevisível da categoria dos riscos residuais, entendemos que a limitação à decretação de caducidade deve considerar, além do inadimplemento por eventos decorrentes de riscos atribuídos ao Poder Concedente, conforme Cl. 37.2, o inadimplemento da Concessionária decorrente de materialização de riscos residuais, considerando que estes estão sujeitos aos mecanismo de compartilhamento previsto na Cl. 22.8. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentação no âmbito do projeto da BR381/MG. Veja-se: “Uma vez que a minuta do contrato inovou na alocação de riscos, trazendo a figura dos “riscos residuais” na cláusula 22.7, cuja forma compartilhamento está prevista na cláusula 22.8, entendemos que a limitação contida na cláusula 37.2 à competência do Poder Concedente de decretar a caducidade da concessão “com relação ao inadimplemento da Concessionária resultante dos eventos decorrentes de riscos atribuídos ao Poder Concedente” deve ser interpretada de forma mais ampla, incluindo não apenas a materialização dos riscos alocados ao Poder Concedente como, também, a materialização dos riscos residuais, visto que esses não são alocados por default à concessionária, mas, sim, compartilhados entre as partes. Nosso entendimento está correto? Em caso de resposta negativa, favor esclarecer. Respostas: Sim, o entendimento está correto”. (item 100, Protocolo nº 50505.031520/2024-37, Ata Complementar de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

Protocolo 50500.176020/2024-73

Recebido em 16 de outubro de 2024 – 23:19:17

1. Cl. 1.1.1.c, Minuta do Contrato de Concessão PER Volume II

A Minuta do Contrato de Concessão define o Sistema Rodoviário como: “área da Concessão descrita no Programa de Exploração da Rodovia (PER), incluindo todos os seus elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acostamentos, e obras de arte especiais, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à Concessão”.

Ocorre que ao se realizar a análise do PER e estudos técnicos a respeito da área do Sistema Rodoviário, verifica-se a existência de vias eminentemente locais, que não podem ser enquadradas nessa definição contratual. Incluem-se, nesse sentido, as vias locais residenciais situadas dentro da faixa de domínio e vias marginais existentes nas proximidades da faixa de domínio que não possuem ligação com o Sistema Rodoviário.

Entende-se que essas hipóteses, bem como situações correlatas que não se enquadram na definição contratual de Sistema Rodoviário, não devem ser considerados como de responsabilidade da Concessionária para fins de atendimento às obrigações previstas no PER. Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

2. Item 3.2.8.2.e, PER Volume I

De acordo com o item 3.2.8.2.e do PER Volume I:

“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;”

No km 183+700 da BR-369, está prevista a implantação de passarela que não transpõe as marginais existentes em ambos os lados, em desacordo com item 3.2.8.2.e do PER Volume I. Nesse caso, entende-se que essa passarela deverá ser prolongada de forma a transpor a marginal somente na face interna à faixa de domínio da Rodovia. Está correto o entendimento?

Respostas: O entendimento está correto.

No que tange às interferências relacionadas à ampliação de passarelas, a concessionária é responsável minimamente pela execução das obras descritas do PER - Volume II item 3.2.2, entretanto deverá atender os parâmetros contratuais, conforme especificado no item 3.2.8.2 do PER Volume I. As soluções construtivas e respectivos custos apresentados no Modelo Econômico-Financeiro possui caráter referencial e não vinculativo.

3. Apêndice A, PER Volume II Modelo econômico-financeiro

Analizando os documentos da Licitação, em especial o PER Volume II e o Modelo Econômico-Financeiro, não é possível verificar se os custos para implementação de prolongamento das passagens de gado do Sistema Rodoviário estão sendo considerados para o Projeto.

Assim, favor esclarecer se tais custos estão previstos em algum dos documentos da Licitação. Em caso positivo, favor indicação de onde estão previstos para que as licitantes possam precificar suas propostas de forma adequada.

Respostas: Os prolongamentos das passagens de gado estão previstos nos itens de drenagem, uma vez que é estrutura de galeria. No entanto, ressalta-se que os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referenciais.

4. Item 3.2.1.c, PER Volume II

Não se verifica no PER qualquer especificação de largura de faixa de domínio a ser considerada para realização dos estudos destinados a implementação dos contornos.

Favor informar qual a largura da faixa de domínio a ser considerada para as providências de implementação dos contornos.

Respostas: A largura de faixa de domínio a ser considerada para realização dos estudos destinados a implementação dos contornos deverá respeitar os normativos vigentes.

5. Item 3.2.4.a, PER Volume II

Não se verifica no PER qualquer especificação de velocidade mínima/máxima a ser considerada nos projetos para implementação das marginais. Deste modo, entendemos que as licitantes

podem assumir que a velocidade a ser considerada para tais projetos será de 50 km/h, podendo-se considerar investimentos em dispositivos de proteção e segurança adequados à referida velocidade das marginais. Está correto o entendimento?

Respostas: O entendimento não está correto. A concessionária deverá realizar levantamento próprio e implementar soluções que atendam às velocidades regulamentadas e os normativos vigentes.

6. Itens 3.2.1 e 3.2.3, PER Volume I PER Volume II

Favor confirmar o entendimento de que para fins de execução de obrigações atreladas às faixas adicionais, a Concessionária deverá adotar o conceito de pista existente.

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Conforme expresso no item "3.2.9.1. a" do PER Volume 1, a Concessionária deverá adequar todas as pistas existentes conforme tabela ou manter as larguras existentes caso sejam superiores, o que engloba faixas adicionais existentes. As faixas adicionais novas entram no conceito de pista nova adjacente.

7. Apêndice A, PER Volume II

O viaduto ferroviário existente no km 245+400 da BR-376 tem gabarito vertical reduzido e gabarito horizontal de 5,15m, inviabilizando a duplicação da BR-376 neste ponto.

Porém, não há previsão de demolição da referida OAE no PER para que a duplicação possa ser realizada. Nesse contexto, favor esclarecer como a Concessionária deverá conduzir para que a referida obrigação de duplicação possa ser cumprida sem prejuízo às condições de segurança e trafegabilidade do Sistema Rodoviário.

Respostas: A execução da duplicação na localização do viaduto ferroviário, no km 245,400 (BR-376 do Lote 3), dependerá da transposição da linha férrea em operação para o viaduto paralelo, sob responsabilidade da concessionária ferroviária.

Caso, mesmo considerando a possibilidade de exceção dos parâmetros de largura disposto no PER - Volume II, em seu item "3.2.4. B", seja necessária a realocação da Linha Férrea em questão, conforme projeto aprovado pela ANTT, a questão será tratada sob a ótica de remoção ou realocação de interferências (subcláusula 8.1.8 do Contrato).

8. Item 3.1.3, PER Volume I Item 3.2.2.r, PER Volume II

Entendemos que a Concessionária deverá implementar apenas as providências de alargamento de OAEs previstas expressamente no PER Volume II, em especial no Item 3.2.2.r. Está correto o entendimento?

Em caso negativo, favor informar quais previsões de investimentos devem ser consideradas pela Concessionária para conclusão de tais providências.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Conforme item 3.2.2.R do PER Volume II "As intervenções relativas às OAEs deverão ser executadas de acordo com o disposto na tabela a seguir. Reforça-se que, além das listadas, as OAEs pertencentes ao trecho concedido e não listadas abaixo também deverão seguir os parâmetros do item 3.1.3 do PER Volume I". Exceções são tratadas de forma expressa no PER - Volume II.

Cabe destacar que conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. A Concessionária deverá elaborar sua proposta tendo em vista o atendimento aos Parâmetros de Desempenho contidos no PER. Informamos que as Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação e, com isso, conseguir avaliar o estado dos ativos e considerar na elaboração da proposta, nos termos do item 2.5 do Edital.

9. Apêndice A, PER Volume II

Favor informar o status atualizado das obras em andamento na Rodovia PR-445, bem como sua previsão de conclusão, para que os licitantes possam se planejar e precificar corretamente as suas propostas.

Respostas: Esta obra do Lote 3 está em andamento, com 87,01% executado, e o saldo remanescente a executar é de R\$ 19.229.867,97. Vale destacar que informações sobre contratos foram publicados na página eletrônica da ANTT.

Contudo, de acordo com o item 2.5 do Edital de Concessão, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. O subitem 2.5.1 estipula ainda 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.

10. Cl. 6.3.4 e 6.3.5, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

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

6.3.5 Eventuais recursos empregados para a realização de reassentamentos deverão guardar proporcionalidade com os valores que seriam pagos a título de indenização conforme previsto nesta subcláusula.”

Em vista disso, favor confirmar o entendimento de que o eventual emprego de recursos para realização de medidas de reassentamento com vistas ao atendimento das obrigações da Cl. 6.2 pela Concessionária deverão guardar proporcionalidade com os valores que seriam pagos a título de indenização, observado o disposto na Cl. 6.3.4.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

11. Cl. 8.7.2, 8.7.3, 8.8.3, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“8.7.2 As obras serão transferidas à Concessionária, juntamente com os demais bens integrantes do respectivo segmento, após sua conclusão total ou parcial.

(ii) Obras e serviços adicionais que sejam necessários em decorrência da execução de investimentos realizados pelo Poder Concedente poderão ser atribuídos à Concessionária, devendo ser realizada a correspondente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de Fluxo de Caixa Marginal.

8.7.3 Observado o disposto na subcláusula 4.2.4, nos casos excepcionais em que a Concessionária seja instada a realizar as Obras Supervenientes, total ou parcialmente, o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato será recomposto por meio de Fluxo de Caixa Marginal.

8.8.3 Em caso de transferências de obras com pendência de adequações para atendimento a Parâmetros de Desempenho da Frente de Recuperação, será assegurada a correspondente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato por meio de Fluxo de Caixa Marginal, conforme estabelecido no Anexo 16.”

Com base nesses dispositivos, favor confirmar o entendimento de que eventuais investimentos adicionais, a serem realizados pela Concessionária para adequação de obras transferidas à sua responsabilidade durante a Concessão aos parâmetros e especificações do PER, serão sujeitos a reequilíbrio econômico-financeiro, por meio de Fluxo de Caixa Marginal.

Respostas: O entendimento está parcialmente correto, desde que não se enquadre na hipótese disposta na subcláusula 4.2 da minuta de Contrato.

12. Cl. 11.1.3, 12.1 e 12.2, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“11.1.3 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.

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: (...)

12.2 Será destinado à Conta de Retenção o valor correspondente a 2% (dois por cento) da Receita Bruta ao longo de todo o Prazo da Concessão, podendo ser ajustado em razão da aplicação dos mecanismos contratuais e dos fatores de reequilíbrio, na forma prevista no Contrato 12.2.1 Na hipótese de não adesão ao Mecanismo de Proteção Cambial, a Conta de Retenção deverá ser encerrada pelo Banco Depositário, e os recursos deverão ser destinados diretamente à Conta de Ajuste.”

Com isso, entendemos que nos últimos 5 anos da Concessão haverá um aumento em 5% da alíquota de Recursos Vinculados prevista na Cl. 12.2 para que sejam garantidas as intervenções necessárias ao atendimento dos parâmetros do PER até o final da Concessão. Está correto o entendimento? Favor esclarecer caso os recursos provenientes desse aumento na ordem de 5% possam ser destinados para finalidades diversas daquelas previstas na Cl. 11.1.3.

Respostas: A alíquota de Recursos Vinculados (cláusula 12.3) será aumentada em 5%. Os recursos não poderão ser destinados para finalidades diversas daquelas previstas na Cl. 11.1.3.

13. Item 2.5, Anexo 5 do Contrato

De acordo com o Anexo 5 do Contrato, referente aos Desconto e Acréscimo de Reequilíbrio:

“2.5 Para cada ano do Prazo de Concessão, à exceção do último, o Desconto de Reequilíbrio será calculado pelo somatório dos percentuais relativos às atividades não cumpridas ou suprimidas das Tabelas I, II e III deste Anexo, produzindo efeito na Revisão Ordinária subsequente ao que for constatado o seu não atendimento.

2.5.1 Os percentuais previstos serão multiplicados pelos percentuais inexecutados. A apuração desses percentuais ocorrerá a partir do término do prazo estipulado no PER e terá como base o detalhamento de execução física aprovado pela ANTT. (...)

2.5.3 O percentual relativo ao Desconto de Reequilíbrio – Fator D será calculado de acordo com a seguinte fórmula:

(...) Pli é o percentual não concluído da obra i” Com isso, entendemos que a dinâmica referente à aplicação do Fator D foi alterada nos últimos projetos da ANTT 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 acima dentre os parâmetros da 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.

Com isso, entendemos que não 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 ao 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 da obra não concluída até a data de apuração. Está correto o entendimento?

Em caso negativo, favor esclarecer de forma pormenorizada o conceito a ser adotado e a forma de aplicação do Fator D.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

14. Cl. 12.1, 12.2 e 12.3, Minuta do Contrato de Concessão Item 1.5, Anexo 14 do Contrato

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“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:

12.1.2 compensações decorrentes do acionamento do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de esclarecimento

12.2 Será destinado à Conta de Retenção o valor correspondente a 2% (dois por cento) da Receita Bruta ao longo de todo o Prazo da Concessão, podendo ser ajustado em razão da aplicação dos mecanismos contratuais e dos fatores de reequilíbrio, na forma prevista no Contrato. 12.2.1 Na hipótese de não adesão ao Mecanismo de Proteção Cambial, a Conta de Retenção deverá ser

encerrada pelo Banco Depositário, e os recursos deverão ser destinados diretamente à Conta de Ajuste.

12.3 Será destinado à Conta de Ajuste: (...) (ii) o valor correspondente à alíquota sobre a Receita Bruta resultante da aplicação da seguinte fórmula: *Alíquota RV* = D – A – E” O Anexo 14 do Contrato referente ao Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda, por sua vez, dispõe que:

“1.5. Com exceção do valor apurado no último Ano de Concessão, o qual deverá ser considerado no Ajuste Final de Resultados, eventual Compensação Financeira (Rt) a pagar:

i. pela ANTT à Concessionária deverá ocorrer no âmbito da Revisão Ordinária subsequente ao período de apuração, pela seguinte ordem de prioridade, até o esgotamento de cada um dos meios previstos, no limite do saldo a compensar:

a. Montante disponível na Conta de Ajuste, sendo o valor diretamente transferido para a Conta de Livre Movimentação;

b. Fluxo futuro de Recursos Vinculados destinados à Conta de Ajuste, por meio da alteração da alíquota que resultará entre 0% (zero por cento) e o percentual previsto no Contrato; e

c. Aplicação do Fator C.” Com base no exposto, verifica-se que eventual compensação à Concessionária em decorrência do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda será realizada prioritariamente com a transferência do montante apurado para a Conta de Livre Movimentação, o qual passará a compor a sua receita bruta.

Favor confirmar o entendimento de que a Concessionária não poderá ser duplamente onerada pela posterior incidência de tributos sobre a parcela de sua receita bruta correspondente ao montante que lhe foi compensado em decorrência do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda, uma vez que o valor dos tributos já terá sido aplicado à receita bruta da Concessionária quando do seu auferimento inicial e posterior repasse às Contas da Concessão a título de recursos vinculados nos termos das Cl. 12.1 e 12.2.

Em caso negativo, favor esclarecer qual o racional e fundamento legal adotados para que a Concessionária seja onerada duplamente com a referida incidência do percentual de tributação sobre a mesma parcela de receita bruta decorrente da compensação do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda.

Respostas: Pelo mecanismo proposto no Anexo 14 do Contrato de Concessão observa-se que a Concessionária não será duplamente onerada haja vista que na fórmula para a Compensação Financeira do ano, há a incidência do FRT que é um fator de ajuste da compensação cujo cálculo anula todos os efeitos de tarifas de reequilíbrio e de tributos incidentes sobre a tarifa e lucro, para que na compensação não haja sobreposição desses efeitos.

15. Cl. 8.8, Minuta do Contrato de Concessão Anexo 16 do Contrato

De acordo com a Minuta do Contrato de Concessão:

“8.8.1 A longo da vigência da Concessão, Obras de Acordos com Terceiros serão transferidas à Concessionária, juntamente com os demais bens integrantes do respectivo segmento, após sua conclusão total ou parcial.

8.8.2 Em caso de conclusão das Obras de Acordos com Terceiros com eventual divergência quanto à data de transferência prevista, será realizada a correspondente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos custos relativos à manutenção, conservação e operação do segmento por meio de valores paramétricos, conforme as disposições previstas no Anexo 16.

8.8.3 Em caso de transferências de obras com pendência de adequações para atendimento a Parâmetros de Desempenho da Frente de Recuperação, será assegurada a correspondente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato por meio de Fluxo de Caixa Marginal, conforme estabelecido no Anexo 16.

8.8.5 A inclusão de remanescentes das Obras de Acordos com Terceiros, nos termos da subcláusula 8.8.4, será assegurada a correspondente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato por meio de Fluxo de Caixa Marginal, conforme estabelecido no Anexo 16.”

No mesmo sentido, o Anexo 16 do Contrato dispõe que:

“1. Somente ocorrerá recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em caso de (i) alteração do ano previsto para a transferência do segmento à Concessionária ou de (ii) transferência do segmento com remanescente de obra ou pendência de adequações para atendimento a Parâmetros de Desempenho a executar.

iii. Caso a Concessionária seja instada a concluir ou adequar aos parâmetros de desempenho as obras listadas na Tabela deste anexo, total ou parcialmente, o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato será recomposto pelo Fluxo de Caixa Marginal (FCM), seguindo as previsões contratuais e regulatórias para a sua aplicação.”

Com base no exposto, favor confirmar o entendimento de que em caso de transferência das Obras de Acordos com Terceiros, após a sua conclusão total ou parcial, com divergência quanto à data de transferência prevista, remanescente de obra e /ou com pendência de adequações para atendimento a Parâmetros de Desempenho e especificações do PER será assegurada à Concessionária a correspondente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, pelas formas e procedimentos previstos na Minuta do Contrato de Concessão e seus Anexos.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

16. Cl. 8.8.1, Minuta do Contrato de Concessão Anexo 16 do Contrato

De acordo com a Minuta do Contrato de Concessão:

“8.8.1 A longo da vigência da Concessão, Obras de Acordos com Terceiros serão transferidas à Concessionária, juntamente com os demais bens integrantes do respectivo segmento, após sua conclusão total ou parcial.

(i) O ano previsto para a transferência, correspondente à previsão de conclusão da obra, e a descrição dos segmentos de Obras de Acordos com Terceiros encontram-se disciplinados no Anexo 16.”

O Anexo 16, por sua vez, dispõe que:

“A tabela abaixo indica os segmentos de Obras de Acordos com Terceiros, com previsão de execução em andamento quando da Data de Assunção, devendo, após sua conclusão parcial ou total, serem assumidos pela Concessionária, nos termos do Contrato v. O andamento da execução da obra do Contorno de Arapongas será acompanhado pela ANTT e essa obra poderá ser objeto de inclusão na primeira Revisão Quinquenal, em caso de descontinuidade das ações dos terceiros responsáveis.”

A referida tabela traz informações sobre a obra “BR369/PR - (Contorno de Arapongas)”, com previsão de transferência à Concessionária, observadas as hipóteses de reequilíbrio aplicáveis, no 5º ano de Concessão e possibilidade de inclusão já na primeira Revisão Ordinária. Em vista disso, para que as licitantes possam se planejar e precificar adequadamente as suas propostas, favor informar o status atual de conclusão das obras da BR369/PR - (Contorno de Arapongas).

Respostas: No que diz respeito às obras em andamento por terceiros, para o Lote 3, as informações foram encaminhadas por meio dos Ofícios nº 1819/2024/SNTR e 1931/2024/SNTR. Para o Lote 6, as informações foram encaminhadas por meio dos Ofícios nº 1826/2024/SNTR e 1962/2024/SNTR.

Os referidos ofícios e seus anexos serão disponibilizados na página eletrônica da ANTT.

Contudo, de acordo com o item 2.5 do Edital de Concessão, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. O subitem 2.5.1 estipula ainda 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.

Protocolo 50505.131693/2024-54

Recebido em 16 de outubro de 2024 – 23:31:33

Protocolo 50505.131692/2024-18

Recebido em 16 de outubro de 2024 – 23:19:04

1. 1.2 – Sistema Rodoviário

Referente ao Sistema Rodoviário do Lote 6, meu questionamento é referente às três (03) pontes internacionais em Foz do Iguaçu. Notícias recentes na mídia dão conta que o Governo Federal pretende concedê-las, juntamente com as respectivas Aduanas, porém fora do atual programa de concessões da ANTT. Gostaria que fosse explicado se estas referidas pontes sairão deste Lote ou qual será a alternativa proposta pela Agência.

Respostas: No escopo do Lote 6 estão previstos a operação e manutenção de 3 (três) pontes internacionais e seus respectivos acessos: (i) Ponte Internacional da Amizade (BR 277) (100% da ponte), (ii) Ponte da Integração (em construção) (50% - lado brasileiro) e (iii) Ponte Tancredo Neves (BR 469 / Av. Mercosul) (50% - lado brasileiro) - as duas primeiras na fronteira entre o Brasil e o Paraguai; e a terceira entre o Brasil e a Argentina.

Contudo, há a previsão de Licitação das referidas pontes e, caso se concretize, os investimentos previstos serão excluídos do escopo da concessão do Lote 6 das Paranaenses, usando para isso os instrumentos contratuais disponíveis, como o Fator D.

2. 1.2 – Anexo 2 (PER)

Referente às edificações (UOPs) da PRF e PMRv do Lote 6, identifiquei 8 UOPs/PRF e 2 base PMRV/PR que não constam no PER. Notar tabela anexa com detalhamento.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. O item 3.1.7 (Implantação e Recuperação das Edificações e Instalações Operacionais) do PER Volume I, indica no primeiro procedimento da fase

de Recuperação que devem ser realizadas a "Construção, Reconstrução, Demolição e Ampliação de UOPs ou Delegacias da PRF e do BPRv existentes, quando relacionadas no PER Volume II, atendendo as características básicas descritas nos Manuais de Infraestrutura Predial e no Regulamento de Identidade Visual – RIV da PRF e do BPRv em suas versões atualizadas, com o mesmo padrão de qualidade das edificações operacionais da Concessionária.", assim é estabelecido que somente as edificações relacionadas no PER Volume II deverão ser consideradas para tais intervenções. A Tabela 111 (Localizações das Unidades Operacionais - PRF) apresentada no item F do Apêndice D (LOCALIZAÇÃO DAS EDIFICAÇÕES OPERACIONAIS) do PER Volume II do Lote 6, elenca as edificações da PRF e BPRv que deverão receber os investimentos.

3. 1.2 – Anexo 2 (PER)

Referente às edificações (UOPs) da PRF e PMRv do Lote 3, identifiquei 3 UOPs que não constam no PER e 3 inconsistências ou erros de coordenadas. Detalhamento está em tabela anexada.

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. O item 3.1.7 (Implantação e Recuperação das Edificações e Instalações Operacionais) do PER Volume I, indica no primeiro procedimento da fase de Recuperação que devem ser realizadas a "Construção, Reconstrução, Demolição e Ampliação de UOPs ou Delegacias da PRF e do BPRv existentes, quando relacionadas no PER Volume II, atendendo as características básicas descritas nos Manuais de Infraestrutura Predial e no Regulamento de Identidade Visual – RIV da PRF e do BPRv em suas versões atualizadas, com o mesmo padrão de qualidade das edificações operacionais da Concessionária.", assim é estabelecido que somente as edificações relacionadas no PER Volume II deverão ser consideradas para tais intervenções. A Tabela 105 (Localizações das Unidades Operacionais - PRF) apresentada no item F do Apêndice D (LOCALIZAÇÃO DAS EDIFICAÇÕES OPERACIONAIS) do PER Volume II do Lote 3, elenca as edificações da PRF e BPRv que deverão receber os investimentos.

Quanto às inconsistências das coordenadas, trata-se de erro material e será corrigida no PER Volume II.

4. 1.2 – Sistema Rodoviário

Referente à notícia recente (Outubro/2024) sobre um acordo de R\$421,4 milhões entre a Justiça Federal, Ministério Público Federal e a antiga concessionária Caminhos do Paraná, gostaria de entender:

- 1) Se o valor do referido acordo será SUBTRAÍDO do CAPEX previsto para o Lote 3;
- 2) Caso positivo, quais obras serão afetadas;
- 3) Caso negativo, ou seja, o valor seja mantido no CAPEX previsto, quais novas obras serão contempladas;
- 4) Caso a concessionária Caminhos do Paraná não cumpra o acordo previsto, qual será o impacto na tarifa e na conclusão das obras;
- 5) Caso a concessionária Caminhos do Paraná não conclua a duplicação da PR445 entre Lerroville e Irerê, esta será finalizada pela concessionária que assumir o Lote 3?

Respostas: Cumpre destacar que se trata de uma obra formalizada por acordo judicial, entre o Governo do Estado e a antiga concessionária Caminhos do Paraná.

Dessa forma, essa obra não integra o escopo do Lote 3, não esta precificada nos estudos e não integra o Capex..

Caso a concessionária Caminhos do Paraná não conclua as obras e, vencidas todas as questões judiciais, seja conveniente e oportuno para o poder concedente, as obras poderão ser incluídas no escopo da concessão do Lote 3, mediante fluxo de caixa marginal, nos termos do contrato e suas formas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Protocolo 50505.131685/2024-16

Recebido em 16 de outubro de 2024 – 21:54:39

Protocolo 50505.131775/2024-07

Recebido em 16 de outubro de 2024 – 21:22:00

1. Item 7, letra A do Anexo 5 ao Edital

Entendemos que fundos de investimento não deverão apresentar certidão negativa de pedido de falência, autofalência e recuperação judicial (item 7, letra A do Anexo 5), visto que esta certidão já será apresentada por sua administradora e gestora (quando aplicável), como requisito de comprovação de sua qualificação jurídica. Nesse sentido, cabe lembrar que os fundos de investimento não possuem personalidade jurídica, sendo inaplicáveis a estas entidades as medidas previstas na Lei Federal nº 11.101/2005. Nosso entendimento está correto?

A presente questão também foi formulada no âmbito dos pedidos de esclarecimento aos documentos do Lote 1, tendo a ANTT apresentado a seguinte resposta:

“O entendimento está correto. A certidão deverá ser apresentada somente pelo gestor e/ou administrador, conforme o regulamento do fundo.”.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

2. Item 8 do Anexo 5 ao Edital

Entendemos que, quando se tratar de fundo de investimentos, os requisitos de regularidade fiscal, social e trabalhista deverão ser comprovados não só por sua administradora, mas também por sua gestora (caso possua). Nosso entendimento está correto?

A presente questão também foi formulada no âmbito dos pedidos de esclarecimento aos documentos do Lote 1, tendo a ANTT apresentado a seguinte resposta:

“Sim, o entendimento está correto.”

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

3. Cláusula 8.7.7 do Contrato

A cláusula 8.7.7 veicula a obrigatoriedade de a Concessionária informar à ANTT, durante o prazo de 5 (cinco) anos contados do recebimento provisório de Obras Supervenientes, Vícios Construtivos ocultos ou aparentes identificados em bens transferidos à Concessionária. O item (i) desta mesma cláusula indica, por sua vez, que a ANTT determinará as medidas que serão adotadas para saneamento destes Vícios Construtivos, dentro do prazo de 2 (dois) meses do recebimento da comunicação da Concessionária. Nesse sentido, entendemos que – caso a Concessionária identifique Vícios Construtivos nos bens transferidos após o prazo de 5 (cinco) anos – não será necessário comunicar a ANTT para dar prosseguimento com eventuais obras ou intervenções necessárias para saneamento de tais passivos. Nosso entendimento está correto?

A presente questão também foi formulada no âmbito dos pedidos de esclarecimento aos documentos do Lote 1, tendo a ANTT apresentado a seguinte resposta:

“Sim, o entendimento está correto. Acrescenta-se que não será possível à concessionária pleitear reequilíbrio econômico-financeiro na hipótese de se identificar Vícios Construtivos nos bens transferidos após o prazo de 5 (cinco) anos.”

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Acrescenta-se que não será possível à Concessionária pleitear reequilíbrio econômico-financeiro na hipótese de se identificar Vícios Construtivos nos bens transferidos após o prazo de 5 (cinco) anos.

4. Cláusula 28.5 do Contrato

A cláusula 28.5 indica que a Concessionária não poderá conceder empréstimos financiamentos e/ou quaisquer outras formas de transferência de recursos para seus acionistas e/ou Partes Relacionadas, exceto em algumas hipóteses – dentre elas, transferências a título de distribuição de dividendos. Entendemos que a Concessionária poderá firmar contratos de mútuo, empréstimo ou outras formas de transferência de recursos para seus acionistas e/ou Partes Relacionadas, desde que observado os seguinte fatores: (i) a transação seja realizada em condições equitativas de mercado; (ii) a Concessionária formule pedido de anuência prévia à ANTT com explicação de particularidades da transação pretendida; (iii) ausência de qualquer impacto na operação da concessão e ao cumprimento das obrigações previstas no Contrato e (iv) aprovação prévia da ANTT caso a caso. Nosso entendimento está correto?

Respostas: Não, o entendimento não está correto.

5. Item 1.3 do Anexo 6 do Contrato

O item 1.3 do Anexo 6 indica que o Fator C será aplicável para fins de reequilíbrio do Contrato quando verificada a ampliação ou redução de Receitas Tarifárias ou Extraordinária, ou a não utilização das verbas da Concessionária. Para ilustrar a aplicabilidade do fator tarifário, é fornecido rol exemplificativo de situações que ensejarão sua incidência. Entendemos, assim, que quaisquer pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro da Concessionária atrelados a eventos que tenham efeito exclusivo sobre suas receitas (tarifárias ou Extraordinárias) serão analisados no âmbito de processo administrativo instaurado para cálculo do Fator C, com aplicação na Revisão Ordinária subsequente. No entanto, a depender da natureza dos eventos, a apuração poderá se dar por meio de revisões extraordinárias ou quinquenais, conforme a cls. 19.9 e 19.10. Nosso entendimento está correto?

A presente questão também foi formulada no âmbito dos pedidos de esclarecimento aos documentos do Lote 1, tendo a ANTT apresentado a seguinte resposta:

“O entendimento está parcialmente correto. O rito ordinário de apuração do Fator C pressupõe sua apuração anual e incidência na revisão ordinária subsequente. No entanto, a depender da natureza dos eventos, a apuração poderá se dar por meio de revisões extraordinárias ou quinquenais, nos termos das subcláusulas 19.7 e 19.8 da minuta de Contrato e da regulamentação vigente da ANTT.”

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. O rito ordinário de apuração do Fator C pressupõe sua apuração anual e incidência na revisão ordinária subsequente. No entanto, a depender da natureza dos eventos, a apuração poderá se dar por meio de revisões extraordinárias

ou quinquenais, nos termos das subcláusulas 19.9 e 19.10 da minuta de Contrato e da regulamentação vigente da ANTT.

6. Cláusula 19.7.1 do do Contrato

A Cláusula 19.7.1 do Contrato de Concessão estabelece que a tarifa de pedágio terá o seu primeiro cálculo contratual, para fins do início de cobrança de pedágio, com base na Tarifa Básica de Pedágio reajustada monetariamente por meio do IRT. Por sua vez, a Cláusula 19.1.5 prevê que a cobrança de pedágio somente terá início após a expedição, pela ANTT, do ato autorizativo. Entendemos que a correção monetária da tarifa básica de pedágio, para fins de início da cobrança de pedágio, será corrigida pelo IRT levando em conta o intervalo entre fevereiro de 2023 e dois meses anteriores a data de expedição do ato autorizativo pela ANTT para início da cobrança de pedágio. Nosso entendimento está correto?

A presente questão também foi formulada no âmbito dos pedidos de esclarecimento aos documentos do Lote 1, tendo a ANTT apresentado a seguinte resposta:

“O entendimento está correto.”

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

7. Itens 7.1 e 7.3 do Anexo 05 do Edital

O Anexo 05 estabelece, como requisito de qualificação econômico-financeira, a comprovação, por parte do proponente, de patrimônio líquido de no mínimo R\$ 516.500.000,00. Em relação aos fundos de investimento, o atendimento desse requisito 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. No entanto, é preciso destacar que fundos de investimento constituídos especificamente para participação nessa licitação não contam com histórico de envio de Informe Trimestral à CVM, uma vez que são fundos não operacionais. Sendo assim, entendemos que para fundos de investimento recém-constituídos o requisito de patrimônio líquido poderá ser comprovado mediante compromissos de investimento ou declaração do administrador do fundo referente a subscrição de capital, sem necessidade de apresentação de Informes Trimestrais. Nosso entendimento está correto?

A presente questão também foi formulada no âmbito dos pedidos de esclarecimento aos documentos do Lote 1, tendo a ANTT apresentado a seguinte resposta:

“A comprovação de patrimônio líquido dar-se-á por qualquer uma das condicionantes previstas no item 7.3 do Anexo 5 ao Edital. Excepcionalmente, no caso de fundos de investimento para os quais o envio de Informe Trimestral ainda não seja exigível nos termos da regulamentação aplicável, em especial a Instrução CVM n.º 578/2016, a comprovação do requisito do patrimônio líquido mínimo previsto no item 7.1 do Anexo 5 ao Edital poderá ocorrer por meio de comprovação de compromissos de investimentos e declaração do administrador do fundo referente a subscrição de capital no montante mínimo exigido no Edital, em caráter irrevogável e irretratável, dispensada a apresentação do Informe Trimestral.”

Respostas: Sim, o entendimento está coreto. A comprovação de patrimônio líquido dar-se-á por qualquer uma das condicionantes previstas no item 7.3 do Anexo 5 ao Edital. Excepcionalmente, no caso de fundos de investimento para os quais o envio de Informe Trimestral ainda não seja exigível nos termos da regulamentação aplicável, em especial a Instrução CVM n.º 578/2016, a comprovação do requisito do patrimônio líquido mínimo previsto no item 7.1 do Anexo 5 ao Edital poderá ocorrer por meio de comprovação de compromissos de investimentos e declaração do administrador do fundo referente a subscrição de capital no montante mínimo exigido no Edital, em caráter irrevogável e irretratável, dispensada a apresentação do Informe Trimestral.

8. Cláusula 23 do Contrato

Não está claro no Contrato qual taxa de rentabilidade será aplicada aos pleitos de reequilíbrio apresentados pela concessionária por perda de receita ou aumento de custos decorrentes da materialização de riscos não assumidos por ela no Contrato de Concessão. Entendemos que, para pleitos de reequilíbrios calculados por fluxo de caixa marginal, a taxa de rentabilidade a ser considerada será a taxa regulatória contratual. Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento não está correto. 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".

9. Cláusula 23.2.1 do Contrato

O Contrato não estabelece o procedimento para apuração dos pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro. A Cláusula 23.2.1 estabelece simplesmente que "o procedimento para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de revisão dar-se-á conforme estabelecido em regulamentação da ANTT". Diversas cláusulas subsequentes partem desse procedimento para estipular regras específicas, como, por exemplo, a cláusula 23.3.1, que estabelece as modalidades de reequilíbrio à disposição do Poder Concedente após o procedimento de apuração dos eventos de reequilíbrio. É de conhecimento público que a ANTT possui ampla e recorrente produção normativa. Sendo assim, existe risco de a Concessionária, ao aceitar uma cláusula excessivamente aberta como essa, ser surpreendida com um procedimento completamente diferente daquilo que esperado quando ela decidiu participar na licitação. Diante disso, entendemos que, em caso de edição de regulamentação superveniente que seja conflitante com os termos do Contrato de Concessão, o reequilíbrio econômico-financeiro será regrado nos termos do Contrato. Nosso entendimento está correto?

Respostas: Deverá ser adotada a regra de interpretação indicada na cláusula 1.2.5.

10. Itens 7.1 do Anexo 05 do Edital

O Anexo 05 estabelece, como requisito de qualificação econômico-financeira, a comprovação, por parte do Proponente, de patrimônio líquido de, no mínimo, R\$ 516.500.000,000. No entanto, é preciso destacar que empresas não operacionais e constituídas especificamente para participar dessa licitação não atendem a esta exigência. As empresas terão patrimônio líquido simbólico e somente alcançam o valor de patrimônio líquido exigido no Edital após a conclusão da licitação e subsequente subscrição e integralização de ações por parte de seus acionistas. Sendo assim,

entendemos que o requisito de qualificação econômico-financeira da Proponente poderá ser atendido mediante comprovação do patrimônio líquido de seus acionistas, o que poderá ocorrer: (a) para as sociedades anônimas, mediante apresentação do último balanço patrimonial e respectivo demonstrativo de resultados, conforme previsto no item 7, alínea A; e (b) em caso de fundo de investimento, mediante (i) patrimônio líquido do fundo de investimento, apurado em seu balanço patrimonial ou apontado no último Informe Trimestral encaminhado à Comissão de Valores Mobiliários; (ii) valor total do capital subscrito do fundo de investimento, apontado no último Informe Trimestral encaminhado à Comissão de Valores Mobiliários; ou (iii) comprovação de compromissos de investimento firmados após o encaminhamento à Comissão de Valores Mobiliários do último Informe Trimestral, nos termos do item 7.3. Nosso entendimento está correto?

A presente questão também foi formulada no âmbito dos pedidos de esclarecimento aos documentos do Lote 1, tendo a ANTT apresentado a seguinte resposta:

“A comprovação do patrimônio líquido mínimo exigido no item 7.1 do Anexo 5 ao Edital por meio de documentação em nome do(s) acionista(s) não está prevista de forma expressa no Edital e Anexos. Caso a Proponente, sociedade empresária não operacional e constituída especificamente para participar desta licitação (conforme devidamente evidenciado em seu propósito específico), busque qualificação econômico-financeira com base em documentação de seu(s) acionista(s), a documentação em questão deverá observar a previsão do Anexo 5 do Edital e, poderá ocorrer nos seguintes termos:

- Acionista(s) de sociedade empresária: mediante apresentação (i) da documentação exigida no item 7, alínea B da Tabela V do Anexo 5 ao Edital, de modo que o(s) acionista(s) comprove que possui o patrimônio líquido mínimo exigido no Edital, juntamente com (ii) boletim de subscrição de aumento de capital da Proponente em montante suficiente para que, uma vez integralizado o capital, o patrimônio líquido da Proponente atenda ao montante mínimo exigido no Edital e (iii) declaração do contador que assina o balanço da Proponente, atestando que, uma vez integralizado o capital indicado no boletim de subscrição apresentado, o patrimônio líquido resultante da Proponente atenderá ao montante mínimo exigido no Edital; e
- Acionista(s) fundo de investimento: mediante apresentação (i) da documentação exigida no item 7.3 do Anexo 5 ao Edital, de modo que o(s) acionista(s) comprove que possui o patamar exigido no item 7.1 do Edital para fins de qualificação econômico-financeira, juntamente (ii) com boletim de subscrição de aumento de capital da Proponente em montante suficiente para que, uma vez integralizado o capital, o patrimônio líquido da Proponente atenda ao montante mínimo exigido no edital e (iii) declaração do contador que assina o balanço da Proponente, atestando que, uma vez integralizado o capital indicado no boletim de subscrição apresentado, o patrimônio líquido resultante da Proponente atenderá ao montante mínimo exigido no Edital.”

Respostas: A comprovação do patrimônio líquido mínimo exigido no item 7.1 do Anexo 5 do Edital, por meio de documentação em nome do(s) acionista(s), não está expressamente prevista no Edital, mas é permitida no âmbito deste certame. Caso a Proponente seja uma sociedade empresária não operacional e constituída especificamente para participar desta licitação (conforme devidamente evidenciado em seu propósito específico), a qualificação econômico-financeira com base em documentação de seu(s) acionista(s) deverá observar as exigências do Anexo 5 do Edital.

11. Item 3.2 do Anexo 15 do Contrato

Entendemos que o cálculo da Compensação do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo, quando em favor da concessionária, deverá seguir a fórmula abaixo: (equação da cláusula 3.2) Onde RTudmt se refere à Receita Tarifária Bruta dos 12 meses que antecedem a data t, considerando os impostos. Uma vez que após a compensação, a concessionária recolherá os devidos impostos incidentes sobre a receita. O entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

12. Item 6.10 do Edital

Entendemos que quaisquer declarações, procurações, Proposta Econômica Escrita e demais documentos exigidos em Edital poderão ser firmados pela Proponente mediante assinatura digital, desde que utilize certificado digital ICP-Brasil, nos termos da Lei Federal nº 14.063/2020. Nosso entendimento está correto?

A presente questão também foi formulada no âmbito dos pedidos de esclarecimento aos documentos do Lote 1, tendo a ANTT apresentado a seguinte resposta:

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

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

13. PER Volume I, item 3.1.6 e PER Volume II, Tabela 59

O PER Volume I prevê, em seu 3.1.6, que é obrigação da Concessionária a “Regularização de acessos e interferências que não fazem parte do conjunto de obras do contrato, conforme critérios e parâmetros técnicos estabelecidos no item 3.2.8, bem como a remoção das ocupações irregulares”. Para tanto, concede-se o prazo de 50% até o 5º ano e 50% até o 7º ano. Já no PER Volume II é indicado o seguinte: “A concessionária deverá regularizar e adequar os acessos, conforme parâmetros técnicos estabelecido no item 3.2.9, de acordo com a quantidade mínima e distribuição anual dispostas na tabela a seguir:” (tabela anexo) Considerando que há incompatibilidade entre os prazos previstos no PER Volume I e na Tabela 59 do PER Volume II, entendemos que deverão ser respeitados os prazos previstos na Tabela 59, para cumprimento da obrigação de regularização dos acessos de que trata o item 3.1.6. Nosso entendimento está correto?

A presente questão também foi formulada no âmbito dos pedidos de esclarecimento aos documentos do Lote 1, tendo a ANTT apresentado a seguinte resposta:

“O entendimento está parcialmente correto. As intervenções relacionadas às melhorias dos acessos deverão obedecer aos quantitativos e o cronograma da Tabela 26 do PER Anexo. O prazo de 5 anos previsto como parâmetro de desempenho no item 3.1.6 do PER Base refere-se à regularização de acessos, para os quais a concessionária deverá adotar todas as medidas para que o interessado promova a adequação ou o fechamento do acesso, não contemplados na priorização elaborada conforme item 3.2.9.2, alínea 'b'.”

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. As intervenções relacionadas às melhorias dos acessos deverão obedecer aos quantitativos e ao cronograma da Tabela 59 do PER Volume II. No item 3.1.6 do PER Volume I, os parâmetros referem-se à regularização de acessos, para os quais a concessionária deverá adotar todas as medidas para que o interessado promova a adequação ou

o fechamento do acesso, não contemplados na priorização elaborada conforme item 3.2.9.2, alínea 'b'. Essas medidas serão concomitantes à execução de obras no respectivo trecho ou 50% até o 5º ano e 100% até o sétimo, a depender se há previsão de obras ou não, respectivamente. Não obstante, cabe destacar que há um erro material. Onde se lê "3.2.9", deve-se ler "3.2.8", referente ao item de Parâmetros Técnicos do PER Volume I.

14. PER Volume I, item 3.1.6

O PER Volume I prevê o “bloqueio dos acessos particulares não autorizados”. Entendemos que os lindeiros detentores de acessos particulares não autorizados serão responsáveis pela regularização dos respectivos acessos, arcando com o custo decorrente de tais regularizações. Caso não o façam, a Concessionária deverá efetuar o correspondente bloqueio, dentro do prazo previsto no item 3.1.6 (50% em cinco anos e 50% em 7 anos). Nosso entendimento está correto?

A presente questão também foi formulada no âmbito dos pedidos de esclarecimento aos documentos do Lote 1, tendo a ANTT apresentado a seguinte resposta:

“Sim, o entendimento está correto.”

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Nos parâmetros de desempenho do item 3.1.6 do PER Volume I, há uma diferenciação de prazo para a Regularização de Acessos Existentes em trechos onde há ou não há previsão de obras de ampliação de capacidade ou melhoria conforme PER Volume II.

15. PER Volume I, item 3.2.8

O PER Volume I prevê, como obrigação da Concessionária melhorias nos acessos, conforme parâmetros técnicos estabelecido no item 3.2.8. Entendemos que a Concessionária não será obrigada a construir ou adequar marginais coletoras e / ou instituir servidões administrativas para permitir a ligação de acessos de propriedades à rodovia, caso a regularização / construção destes acessos não seja viável em virtude do distanciamento mínimo entre acessos previstos em normas e manuais técnicos. Entendemos que, caso a implementação de acessos nestas condições seja exigida pelo Poder Concedente ou por terceiros, a Concessionária fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Nossos entendimentos estão corretos?

A presente questão também foi formulada no âmbito dos pedidos de esclarecimento aos documentos do Lote 1, tendo a ANTT apresentado a seguinte resposta:

“Sim, o entendimento está correto.”

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

16. Cláusula 8.1.8 do Contrato

A cláusula 8.1.8 do Contrato indica que a Concessionária é integralmente responsável pela remoção ou realocação de Interferências para execução de obras e serviços necessários à execução contratual. Caso a Concessionária tenha que remover ou realocar Interferências não integrantes do Sistema Rodoviário que estejam irregulares na faixa de domínio, ou quando o terceiro não tenha responsabilidade contratual pela sua remoção / realocação, a Concessionária fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro, conforme previsto expressamente na cláusula 8.1.8, item (i) do Contrato de Concessão. Por outro lado, caso as Interferências ocupem regularmente a faixa de domínio, porém a remoção ou realocação pelo terceiro responsável não seja realizada em prazo compatível com a execução das obras, a Concessionária poderá – mediante autorização da

ANTT – executar as medidas necessárias para remoção / realocação, fazendo igualmente jus ao reequilíbrio econômico-financeiro.

Por (i) Interferências não integrantes do Sistema Rodoviário, entendemos: Interferências que, embora estejam fisicamente na área da concessão, não pertencem ao sistema rodoviário, constituindo-se bens integrantes de concessões outorgadas a terceiros – tais como redes de gás, redes de Transmissão, dentre outros.

Por (ii) Interferências pertencentes ou sob responsabilidade de terceiro que não tenha responsabilidade contratual pela sua remoção / realocação, entendemos: Interferências localizadas ou não na faixa de domínio, cujo proprietário ou responsável não possua qualquer obrigação contratual de remanejamento / realocação por requerimento da Concessionária.

Por (iii) Interferências que ocupem regularmente a faixa de domínio, entendemos: Interferências que tenham sido instaladas mediante assinatura de contrato de cessão de uso de área na faixa de domínio, desde que tal instrumento preveja a obrigação do cessionário de remanejamento / realocação por requerimento da Concessionária. Nosso entendimento está correto?

A presente questão também foi formulada no âmbito dos pedidos de esclarecimento aos documentos do Lote 1, tendo a ANTT apresentado a seguinte resposta:

“O entendimento está parcialmente correto. Quanto ao item "b", não há que se falar em remoção de interferências localizadas fora da faixa de domínio. No tocante ao item "c", entende-se que Interferências que ocupem regularmente a faixa de domínio não necessariamente pressupõem a obrigação contratual de o terceiro remanejá-la. O entendimento do item "a" está correto.”

Respostas: Quanto ao item (i), o entendimento está correto. No item (ii), o entendimento está correto, porém, não há que se falar em remoção de interferências localizadas fora da faixa de domínio. E em relação ao item (iii), o entendimento está correto, porém, as interferências que ocupem regularmente a faixa de domínio não necessariamente pressupõem a obrigação contratual de o terceiro remanejá-la ou realoca-la.

17. Cláusulas 8.7.5, 8.7.6 e 22.4.1 do Contrato

Considerando o risco alocado ao Poder Concedente pela Cláusula 22.4.1, entendemos que eventuais custos incorridos pela Concessionária (i) para saneamento de Vícios Construtivos em Obras Supervenientes; e / ou (ii) para adequação aos Parâmetros de Desempenho em geral, serão compensados mediante recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato pela metodologia de Fluxo de Caixa Marginal, desde que a Concessionária tenha identificado tais inconsistências antes do recebimento definitivo das obras realizada pelo Poder Concedente, nos termos das cláusulas 8.7.5 e 8.7.6.

Estão excetuados de tal regra os Vícios Construtivos ocultos, cujos custos de remediação serão reequilibrados em favor da Concessionária caso os vícios tenham sido apontados ao Poder Concedente em até 5 anos do recebimento das obras realizadas pelo Poder Concedente. Nosso entendimento está correto?

A presente questão também foi formulada no âmbito dos pedidos de esclarecimento aos documentos do Lote 1, tendo a ANTT apresentado a seguinte resposta:

“O entendimento não está correto. Após a transferência total ou parcial das Obras Supervenientes à Concessionária, esta terá 3 (três) meses para encaminhar à ANTT documento de recebimento provisório onde deverão ser apontadas todas as inconsistências entre a obra e seu respectivo projeto, apontando eventuais Vícios Construtivos e todas as inconsistências observadas em relação ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho. Nesse sentido, obras e serviços

adicionais que sejam necessários em decorrência da execução das Obras Supervenientes, terão a sua correspondente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de Fluxo de Caixa Marginal.

Por fim, durante o prazo de 5 (cinco) anos, contado do recebimento provisório, Vícios Construtivos, ocultos ou aparentes, observados em bens transferidos à Concessionária, ainda que não constatados anteriormente, deverão ser comunicados à ANTT. Após o decurso de 5 (cinco) anos, contados da transferência total ou parcial dos bens, a Concessionária não poderá reclamar de Vícios Construtivos ocultos em bens a ela transferidos, considerando-se precluso o seu direito.”

Respostas: O entendimento não está correto. Após a transferência total ou parcial das Obras Supervenientes à Concessionária, esta terá 3 (três) meses para encaminhar à ANTT documento de recebimento provisório onde deverão ser apontadas todas as inconsistências entre a obra e seu respectivo projeto, apontando eventuais Vícios Construtivos e todas as inconsistências observadas em relação ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho. Nesse sentido, obras e serviços adicionais que sejam necessários em decorrência da execução das Obras Supervenientes, terão a sua correspondente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de Fluxo de Caixa Marginal.

Por fim, durante o prazo de 5 (cinco) anos, contado do recebimento provisório, Vícios Construtivos, ocultos ou aparentes, observados em bens transferidos à Concessionária, ainda que não constatados anteriormente, deverão ser comunicados à ANTT. Após o decurso de 5 (cinco) anos, contados da transferência total ou parcial dos bens, a Concessionária não poderá reclamar de Vícios Construtivos ocultos em bens a ela transferidos, considerando-se precluso o seu direito.

18. Cláusula 8.7.7 do Contrato

A cláusula 8.7.7 do Contrato prevê que a Concessionária terá prazo de 5 (cinco) anos do recebimento provisório de Obras Supervenientes para reportar à ANTT Vícios Construtivos, ocultos ou aparentes, na infraestrutura transferida.

Já o item (ii) desta mesma cláusula indica que, após o recebimento definitivo das Obras Supervenientes, a Concessionária “será responsável pela implantação das obras e serviços da Frente de Conservação e da Frente de Serviços Operacionais e por todas as demais obrigações previstas no PER, devendo observar todos os Parâmetros de Desempenho, Parâmetros Técnicos, bem como os prazos e condições estabelecidos, ressalvado o disposto nas subcláusulas 22.4.2”.

Entendemos que os custos para atendimento (i) da Frente de Conservação; (ii) da Frente de Serviços Operacionais; e (iii) de demais obrigações previstas no PER, nos trechos compreendidos em Obras Supervenientes, serão compensados à Concessionária mediante reequilíbrio econômico-financeiro, pela metodologia de Fluxo de Caixa Marginal – visto que não incluídos no escopo original do PER. Nosso entendimento está correto?

A presente questão também foi formulada no âmbito dos pedidos de esclarecimento aos documentos do Lote 1, tendo a ANTT apresentado a seguinte resposta:

“O entendimento está parcialmente correto. As obras e serviços adicionais que sejam necessários em decorrência da execução das obras supervenientes não previstas inicialmente no contrato terão seu equilíbrio econômico-financeiro recomposto por meio do Fluxo de Caixa Marginal, nos termos das subcláusula 8.7. Caso haja previsão explícita de assunção, pela concessionária, de serviços de conservação, manutenção e operação de trechos com obras supervenientes em execução após a vigência da concessão, eventual reequilíbrio econômico-financeiro só será cabível

em caso de constatação de vícios construtivos ou da imposição de necessidade de refazimento ou conclusão das referidas obras.”

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. As obras e serviços adicionais que sejam necessários em decorrência da execução das obras supervenientes não previstas inicialmente no contrato terão seu equilíbrio econômico-financeiro recomposto por meio do Fluxo de Caixa Marginal, nos termos das subcláusula 8.7. Caso haja previsão explícita de assunção, pela concessionária, de serviços de conservação, manutenção e operação de trechos com obras supervenientes em execução após a vigência da concessão, eventual reequilíbrio econômico-financeiro só será cabível em caso de constatação de vícios construtivos ou da imposição de necessidade de refazimento ou conclusão das referidas obras.

19. PER Volume I, item 3.1.3

Com relação aos Parâmetros de Desempenho relativos à Recuperação de OAEs, resta previsto no PER a obrigação de "No caso de OAEs em regiões urbanas, deve-se prever a implantação de passeios laterais longitudinais em ambos os sentidos, de acordo com normativos atuais referentes à acessibilidade e à largura necessária, com o devido dispositivo de proteção fazendo a segregação entre passeios e pistas de rolamento". Entendemos que, para o caso de OAEs em regiões urbanas que contam com OAE única para atender ambos os sentidos de tráfego, deverão ser implantados 2 (dois) passeios laterais, para atendimento dos fluxos do pedestre que estão se movimentando no sentido do fluxo crescente e decrescente.

No caso de regiões urbanas que possuem 2 (duas) OAEs paralelas, uma para cada sentido de tráfego, será necessário construir um passeio lateral para cada OAE, atendendo o fluxo de deslocamento no sentido crescente e decrescente. Nosso entendimento está correto?

A presente questão também foi formulada no âmbito dos pedidos de esclarecimento aos documentos do Lote 1, tendo a ANTT apresentado a seguinte resposta:

“Sim, o entendimento está correto. Esclarece-se que o PER Base exige a implantação, em regiões urbanas, de passeios em ambos os sentidos de tráfego, sendo assim:

- Em pistas simples, onde há uma OAE única, tem-se a necessidade de haver dois passeios - um para cada sentido;
- Em pistas duplas, onde há duas OAEs paralelas, é necessário a previsão de um passeio por OAE (atendendo assim ambos os sentidos).”

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Esclarece-se que o PER Volume I exige a implantação, em regiões urbanas, de passeios em ambos os sentidos de tráfego, sendo assim:

- Em pistas simples, onde há uma OAE única, tem-se a necessidade de haver dois passeios - um para cada sentido;
- Em pistas duplas, onde há duas OAEs paralelas, é necessário a previsão de um passeio por OAE (atendendo assim ambos os sentidos).

20. PER Volume I, itens 3.2.8.1 e 3.1.1

O item 3.2.8.1, subitem a. III prevê o seguinte: "Os prazos para as adequações deverão ser os mesmos previstos para as obras de ampliação de capacidade e melhorias nos segmentos adjacentes, onde houver, e até o final da fase de recuperação nos demais segmentos". No entanto, o item 3.1.1 não indica qual prazo para conclusão das adequações de largura. De todo modo, por estar situado dentro da frente de recuperação, entende-se que a adequação deverá se dar até o

quinto ano da Concessão. Deste modo, os prazos para adequações de largura previstos nos itens 3.2.8.1 e 3.1.1 não são equivalentes. Entende-se que será exigido o prazo previsto no item 3.2.8.1, subitem a. III. Nosso entendimento está correto?

A presente questão também foi formulada no âmbito dos pedidos de esclarecimento aos documentos do Lote 1, tendo a ANTT apresentado a seguinte resposta:

“O entendimento está correto. O prazo exigido para as adequações deverão ser os mesmos previstos para as obras de ampliação de capacidade e melhorias nos segmentos adjacentes, onde houver, e até o final da fase de recuperação nos demais segmentos.”

Respostas: O entendimento está correto. Os prazos exigidos para as adequações deverão ser os mesmos previstos para as obras de ampliação de capacidade e melhorias nos segmentos adjacentes, onde houver, e até o final da fase de recuperação nos demais segmentos.

21. PER Volume II, item 3.2.1, alínea ‘R’

Com relação às Caixas de Contenção de Líquidos Perigosos, segundo consta do item 3.2.2, alínea ‘P’ do PER Volume II: "As implantações de caixas deverão estar de acordo com as localizações referenciais e prazos dispostos na tabela a seguir:". Na sequência, são apresentadas tabelas com segmentos ao longo das rodovias e correspondentes prazos, sem a indicação da quantidade unitária das Caixas de Contenção de Líquidos Perigosos a serem implantadas. Já no item “RESUMO - OBRAS DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MELHORIAS”, são indicadas as quantidades unitárias para o item Caixa de Contenção de Líquidos Perigosos. Dessa forma, entendemos que as quantidades unitárias de Caixa de Contenção de Líquidos Perigosos a serem implantadas em cada segmento rodoviário, são aquelas indicadas no item “RESUMO - OBRAS DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MELHORIAS”. Nosso entendimento está correto?

A presente questão também foi formulada no âmbito dos pedidos de esclarecimento aos documentos do Lote 1, tendo a ANTT apresentado a seguinte resposta:

“Sim, o entendimento está correto. A quantidade deve atender a tabela "RESUMO - OBRAS DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MELHORIAS" e as previsões do item "R. Caixa de Contenção de Líquidos Perigosos".”

Respostas: Sim, o entendimento está correto. No Lote 6 a quantidade deve atender a tabela do item 3.2.2 - OBRAS DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MELHORIAS" e as previsões do subitem "P. Caixa de Contenção de Líquidos Perigosos".

22. PER Volume II, item 3.2.1, alínea ‘Q’

Com relação às Passagens de Fauna Seca, segundo consta do item 3.2.2, alínea ‘Q’ do PER Volume II: "As implantações de passagem de fauna deverão estar de acordo com as localizações referenciais e prazos dispostos na tabela a seguir:". Na sequência, são apresentadas tabelas com segmentos ao longo das rodovias e correspondentes prazos, sem a indicação da quantidade unitária das Passagens de Fauna Seca a serem implantadas. Já no item “RESUMO - OBRAS DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MELHORIAS”, são indicadas as quantidades unitárias para o item Passagem de Fauna Seca. Dessa forma, entendemos que as quantidades unitárias de Passagem de Fauna Seca a serem implantadas em cada segmento rodoviário, são aquelas indicadas no item “RESUMO - OBRAS DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MELHORIAS”. Nosso entendimento está correto?

A presente questão também foi formulada no âmbito dos pedidos de esclarecimento aos documentos do Lote 1, tendo a ANTT apresentado a seguinte resposta:

“Sim, o entendimento está correto. O PER Anexo determina, como Obras de Melhoria, a implantação de 14 unidades de Passagens de Fauna. A linha da tabela se refere a localização referencial de cada Passagem de Fauna.”?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. O PER Volume II do Lote 3 estabelece que as passagens de fauna devem ser realizadas dentro do SNV determinado, respeitando o prazo e a quantidade especificada no item 3.2.2, alínea 'Q', assim como as informações estão presentes também no item RESUMO – OBRAS DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MELHORIAS. Entretanto, a localização determinada estará sujeita à avaliação do órgão ambiental responsável.

23. PER Volume I, item 3.3.8

Solicitamos a disponibilização de relação de todos os pontos de alta tensão ligados à funcionalidade do Sistema Rodoviário, cuja propriedade seja detida por concessionária de energia. Adicionalmente, solicitamos a disponibilização de relação de todos os pontos de alta tensão sob responsabilidade da Concessionária.

Respostas: A título informativo, o cadastro dos sistemas elétricos e de iluminação foi disponibilizado no "Volume 2 - Tomo I - Cadastro", em seu anexo "2.1.J".

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

24. PER Volume I, itens 3.1.9 e 3.3.9

Solicitamos a disponibilização de informações acerca dos túneis mencionados no PER Volume I, tais como: (i) quantidade; (ii) localização; (iii) projeto; (iv) especificações, dentre outros.

Respostas: Esclarece-se que, por ora, os lotes objeto deste Edital não possuem túneis em seu escopo. Entretanto, cabe ressaltar, que se vier a ter túneis, por implantação de obras durante o contrato de concessão, deverá atender aos parâmetros descritos no PER Volume I.

25. PER Volume I, item 3.4.5.1

Como Parâmetro Técnico relativo às Praças de Pedágio, o PER Volume I indica: “As praças de pedágio deverão contar com pista adicional de, no mínimo, 10 metros de largura, com altura livre, destinada à passagem de veículos especiais em cada sentido de tráfego”. Entendemos que as pistas adicionais mencionadas no PER Volume I dizem respeito a pistas “extra largas”, destinadas à passagem de cargas especiais. Para implantação de tais pistas, a Concessionária deverá considerar em seus estudos, para além das dimensões indicadas no PER Volume I, laços indutivos ou sensores óticos para registro dos eixos, bem como a instalação de uma câmera para registro panorâmico do veículo. Nosso entendimento está correto?

A presente questão também foi formulada no âmbito dos pedidos de esclarecimento aos documentos do Lote 1, tendo a ANTT apresentado a seguinte resposta:

“Sim, o entendimento está correto. Trata-se de pista destinada a passagem de veículos com cargas excepcionais em peso e dimensões, nos dois sentidos de tráfego e também deve ser monitorada/controlada por equipamentos.”

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Trata-se de pista destinada a passagem de veículos com cargas excepcionais em peso e dimensões, nos dois sentidos de tráfego e também deve ser monitorada/controlada por equipamentos.

26. PER Volume I, item 3.4.4.2

O PER Volume I indica que a Concessionária deverá compartilhar informações sobre “interdições, obras, lentidões de tráfego e outros eventos e situações relevantes que afetem o conforto ou a segurança dos usuários” nas principais plataformas de navegação por GPS utilizadas pelos Usuários. O cumprimento de tal obrigação depende, no entanto, da anuência por parte de terceiros, notadamente, das plataformas de navegação de GPS. Dessa forma, entendemos que a ANTT não aplicará o Desconto de Reequilíbrio ou penalidades contratuais em virtude do inadimplemento de tal obrigação, caso decorrente de recusa de compartilhamento das informações pelas plataformas de navegação de GPS. Nosso entendimento está correto?

A presente questão também foi formulada no âmbito dos pedidos de esclarecimento aos documentos do Lote 1, tendo a ANTT apresentado a seguinte resposta:

“Sim, o entendimento está correto.”

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

27. PER Volume I, item 3.4.7.1

O PER Volume I indica que a Concessionária deverá implementar um cabo de fibra óptica de 36 fibras, com objetivo de suportar a transmissão de dados para a operação da concessionária, inclusive a comunicação com a ANTT e PRF/BPRv. Entendemos que, caso a ANTT não possua sede às margens do Sistema Rodoviário, a rede de fibra óptica indicada no PER fará comunicação de suas instalações com os centralizadores lógicos e sistemas de gerenciamento alocado nos sites da própria Concessionária, a qual proverá o link de dados de operadoras de telecomunicações, para estabelecimento de comunicação com a ANTT. Nosso entendimento está correto?

A presente questão também foi formulada no âmbito dos pedidos de esclarecimento aos documentos do Lote 1, tendo a ANTT apresentado a seguinte resposta:

“Sim, o entendimento está correto.”

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

28. Cláusula 4.1.1 do Contrato

A cláusula 4.1.1 do Contrato indica que, são considerados Bens da Concessão “(ii) todos os bens vinculados à operação e manutenção do Sistema Rodoviário (...) b) adquiridos, arrendados ou locados pela Concessionária, ao longo do Prazo da Concessão, que sejam utilizados na operação e manutenção do Sistema Rodoviário”. Entendemos que os Bens da Concessão vinculados às atividades de manutenção e conservação do Sistema Rodoviário – tais como conservação de verde, de pavimento, de sinalização, dentre outros – não constituem Bens Reversíveis. Reforçamos que a execução das atividades de manutenção e conservação é tipicamente terceirizada pelas concessionárias do setor. Desta forma, a aquisição, para posterior reversão ao Poder Concedente,

dos equipamentos vinculados a estes serviços oneraria sobremaneira o processo de devolução da Concessão. Nosso entendimento está correto?

A presente questão também foi formulada no âmbito dos pedidos de esclarecimento aos documentos do Lote 1, tendo a ANTT apresentado a seguinte resposta:

“O entendimento está parcialmente correto. Os bens adquiridos, arrendados ou locados que integrarão o conceito de Bens Reversíveis são apenas aqueles necessários e essenciais a continuidade dos serviços relacionados à Concessão, podendo o Poder Concedente, a seu exclusivo critério, suceder a Concessionária nos respectivos contratos de arrendamento ou locação. Assim, entende-se que não será exigido da Concessionária, na extinção da concessão, que adquira os bens que estavam a serviço da concessão por meio de arrendamento ou locação, ou seja, que não componham o patrimônio da Concessionária.”

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Os bens adquiridos, arrendados ou locados que integrarão o conceito de Bens Reversíveis são apenas aqueles necessários e essenciais a continuidade dos serviços relacionados à Concessão, podendo o Poder Concedente, a seu exclusivo critério, suceder a Concessionária nos respectivos contratos de arrendamento ou locação. Assim, entende-se que não será exigido da Concessionária, na extinção da concessão, que adquira os bens que estavam a serviço da concessão por meio de arrendamento ou locação, ou seja, que não componham o patrimônio da Concessionária.

29. PER Volume I, Item 3.1.6

Considerando que (i) na fase de Trabalhos Iniciais há exigência de remoção de árvores; (ii) é necessário obter Autorização de Supressão de Vegetação (ASV) para supressão de árvores nativas; e (iii) a obtenção das ASV demanda tempo que poderá comprometer o atendimento dos prazos para finalização das metas de Trabalhos Iniciais, entendemos que o prazo de 9 meses, estabelecido para cumprimento de determinados parâmetros de desempenho da fase de Trabalhos Iniciais, será iniciado a partir da obtenção das respectivas licenças ASV. Nosso entendimento está correto? Se não, entendemos que caso haja atrasos na emissão de licenças e autorizações devido a fatos não imputáveis à concessionária, o risco de atraso será alocado ao poder concedente.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. O prazo está estabelecido a partir do início do contrato. No entanto, caso haja atraso na emissão de licenças e autorizações devido a fatos não imputáveis à concessionária, o risco do atraso será alocado ao poder concedente, conforme subcláusula 22.2.6 do contrato. Salienta-se que, de acordo com a subcláusula 5.1.1, a Concessionária deverá "obter, renovar, em tempo hábil, e manter vigentes todas as licenças, permissões e autorizações necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da Concessão."

30. PER Volume I, Item 3.1.6

Considerando o parâmetro de roçada em toda largura da faixa de domínio da rodovia uma vez por ano especificada no item 3.1.6. do PER, considerando que após os 4 metros roçados rotineiramente ao longo da extensão dos lados da rodovia, existem diversas áreas com vegetação nativa densa de árvores e arbustos e considerando os possíveis impactos em adentrar estas áreas, entendemos que estes locais estarão excluídos desta obrigação de roçada uma vez ao ano. Nosso entendimento está correto?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Os serviços de roçada e remoção de árvores deverá observar os parâmetros estabelecidos no item 3.1.6 do PER Volume I, observando sempre as questões ambientais envolvidas.

31. Per Volume I, Item 3.1.8

Entende-se que os custos de energia dos sistemas elétricos e de iluminação existentes dentro da faixa de domínio e que possuem o objetivo de iluminar trechos viários, dispositivos, OAEs de uso público, deverão ser considerados com base na tarifa de iluminação pública ou na contribuição para o custeio de iluminação pública. Nosso entendimento está correto? Se não, favor esclarecer.

Respostas: A Concessionária deverá prever o custeio de iluminação com base nas tarifas comerciais cobradas pela Concessionária de Energia da região, e conforme regulamentação da ANEEL.

32. Per Volume I e II, Item 3.4.3.1 e Apêndice D, Item C

Considerando que no item 3.4.3.1 do PER BASE há o trecho "Mediante solicitação da ANTT as Bases de Serviços Operacionais (BSOs), poderão ser ofertadas mediante locação de edificação" e que no item C, do Apêndice D, do PER Anexo todas as BSOs possuem como indicação de 'Situação' a Melhoria ou Implantação, entende-se que não há a indicação de locação de edificação para as BSOs do projeto em questão. Nosso entendimento está correto? Se não, pode esclarecer? Cabe reforçar que a opção entre implantação ou locação é significativamente diferente em termos de custo do projeto em 30 anos, assim, caso haja a necessidade de locação de alguma edificação por indicação da ANTT, solicitamos que seja indicado o local, metragem quadrada, bem como demais informações de interesse da edificação, ainda no momento dos estudos.

Respostas: As Bases de Serviços Operacionais indicadas no PER Volume II do lote 3, Apêndice D, Tabela 102, têm como situação apenas "Implantação" e "Melhoria," segundo definido nos estudos apresentados no MEF. Conforme descrito no item 3 dos Parâmetros Técnicos no PER Volume I, a locação de edificações para as BSOs está prevista somente "Mediante solicitação da ANTT as Bases de Serviços Operacionais (BSOs), poderão ser ofertadas mediante locação de edificação." Portanto, qualquer decisão de locação de edificação estará sujeita a uma requisição expressa da ANTT, e a concessionária deverá atender a essa diretriz caso tal solicitação seja formalizada.

33. Item 16.3 (ii) do Edital

O item 16.3, (ii), do Edital exige que, para assinatura do Contrato, a Proponente individual prove a constituição SPE que seja sua subsidiária integral ou holding na forma de sociedade por ações. No entanto, quando os investidores nacionais ou estrangeiros são fundos de investimento, é comum que seja modelada uma estrutura societária complexa a fim de viabilizar o fluxo de capital para a concessão. Como prática de mercado, costuma-se constituir na ponta dessa estrutura societária uma empresa não operacional para atuar como a proponente no processo de licitação. Considerando o que dispõe o edital e o cenário de mercado, entendemos que na hipótese em que Proponente individual seja uma empresa não operacional seus acionistas poderão transformá-la juridicamente em uma SPE, como forma de cumprimento do requisito do item 16.3(ii) do Edital, a fim de diminuir os custos de transação e a complexidade da estrutura societária. Nosso entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

34. PER Volume II, Item 3.2.2 "B

Com relação às Caixas de Contenção de Líquidos Perigosos, segundo consta do item 3.2.2, alínea 'B' do PER Volume II: "As vias marginais deverão ser implantadas de acordo com as localizações e prazos dispostos nas tabelas a seguir. (...)". Na sequência, são apresentadas tabelas com segmentos ao longo das rodovias e correspondentes prazos, sem a indicação da quantidade total de km de vias marginais a serem implantadas. Já no item "RESUMO - OBRAS DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MELHORIAS", são indicadas as quantidades de quilômetros para o item Vias Marginais. Dessa forma, entendemos que as quantidade de quilômetros de Vias Marginais a serem implantadas são aquelas indicadas no item "RESUMO - OBRAS DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MELHORIAS". Nosso entendimento está correto?

Respostas: Nas tabelas referentes à implantação de Vias Marginais do item 3.2.2, há a coluna "extensão", com a indicação total de km a ser implantadas. O somatório dessas quantidades por rodovia é apresentado na tabela "RESUMO - OBRAS DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MELHORIAS"

35. Cláusula 1.1.1, item (c), do Contrato e PER Volume I

Considerando que o Contrato e o PER, ao definir o conceito de "Sistema Rodoviário" segregam os elementos "Rodovia" e "Vias Marginais", entendemos quando o PER fizer referência unicamente à "Rodovia" em suas obrigações específicas, a obrigação não abrangerá as Vias Marginais. Por exemplo, no primeiro parâmetro de desempenho 12 item 3.2.1, há a exigência de que exigência de que "Complementação da implantação dos dispositivos de segurança ao longo de toda a rodovia, de acordo com as normas da ABNT (NBR 15486, NBR 14885 e NBR 6971)". Entendemos que os dispositivos de segurança deverão ser implantados nas rodovias principais e não nas vias marginais. Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento não está correto. O PER volume I indica a recuperação como: "A concessionária deverá estabelecer um Programa de Intervenções de Recuperação para todo o Sistema Rodoviário, detalhado em programações mensais (podendo ser ajustado semanalmente), priorizando os trechos mais importantes e urgentes, de acordo com critérios de volume de tráfego, segurança, condição do pavimento e socioambiental".

36. Cláusula 1.1.1, item (c), do Contrato e PER Volume I

Tendo em vista que a cláusula 1.1.1 não conceitua ou delimita precisamente o termo Vias Marginais e para garantir maior segurança, gostaríamos de confirmar (i) o conceito de vias marginais aplicável à Concessão; e (ii) a existência de trechos rodoviários/estradas que são considerados vias marginais pela ANTT no Sistema Rodoviário, que não estão descritos na tabela de descrição detalhada do Sistema Rodoviário da Tabela 96 do PER Volume 2 dos estudos de engenharia.

Respostas: Vias marginais são aquelas que se situam paralelamente às faixas de rolamento principais dentro da faixa de domínio, destinadas a facilitar o fluxo de veículos de acesso local, minimizando a interferência no tráfego da rodovia principal.

O Sistema Rodoviário, objeto da 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). Também fazem parte do Sistema Rodoviário os elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio e as áreas ocupadas pelas instalações operacionais e administrativas relacionadas à concessão.

37. Cláusula 2.1 do Contrato

Na hipótese de ser identificada via marginal distinta da constante na Tabela 96 do PER Volume II, que apresenta a descrição detalhada do Sistema Rodoviário, entende-se que haverá o aumento do objeto do contrato de concessão. Neste caso, estará caracterizado Evento de Desequilíbrio Econômico-Financeiro em favor da concessionária. Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento não está correto. As obras lineares contidas na faixa de domínio são de responsabilidade da concessionária, cabendo a esta mantê-las em conformidade com os parâmetros de desempenho contidos no PER sem que haja reequilíbrio econômico financeiro. Conforme item 2 do 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). Também fazem parte do Sistema Rodoviário os elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio e as áreas ocupadas pelas instalações operacionais e administrativas relacionadas à concessão. A descrição detalhada do sistema Rodoviário encontra-se no PER Volume II."

38. PER Volume II, Apêndice C

A Tabela – Quantitativos Mínimos das Instalações e Equipamentos do Apêndice C prevê quantitativos mínimos de veículos a serem fornecidos pela concessionária, concluindo veículos operacionais e viaturas. Em linha com o entendimento proferido pela ANTT no item 2 do Protocolo 50500.182287/2023-36, da Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento divulgada no site da Agência do procedimento licitatório referente ao Edital de Concessão nº 01/2023 para concessão do Sistema Rodoviário BR-277/373/376/476 e PR-418/423/427, entende-se que a quantidade inicial prevista se refere tão somente ao número de veículos que deverá ser mantido pela futura concessionária para cada categoria e finalidade, não havendo qualquer relação entre os quantitativos mínimos indicados na Tabela e o número de futuros operadores destes veículos. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: O entendimento está correto. Vale ressaltar que os quantitativos estipulados na Tabela 98 do PER Volume II (Lote 3) são os Quantitativos Mínimos das Instalações e Equipamentos da Frente de Serviços Operacionais que deverão ser atendidos. A concessionária deverá atender os parâmetros operacionais do PER Volume I.

39. PER Volume II, Apêndice G

Entendemos que os trechos identificados no Tabela 108 do PER Volume II, Apêndice G, são trechos que comporão inicialmente o PER e serão devolvidos de forma antecipada ao Poder Concedente no ano indicado na tabela, sem que haja qualquer responsabilidade da Concessionária pela

manutenção dos referidos trechos após a devolução. O entendimento está correto? Se sim, qual será o procedimento para devolução dos trechos?

Respostas: O entendimento não está correto. Conforme PER Volume I, item 3.2.2 Obras de Melhorias, "A partir do recebimento definitivo da obra de contorno de trechos urbanos, sua extensão será incorporada à Concessão, sendo o trecho urbano contornado transferido ao Poder Concedente e sua extensão descontada da Concessão. Ressalte-se que, até a efetivação da transferência, permanece a concessionária responsável por manter o trecho contornado nas mesmas condições do restante da concessão, inclusive com relação ao monitoramento. Nesses casos, deve-se manter o atendimento aos parâmetros definidos no PER, correspondentes ao ano da concessão previsto para a conclusão do contorno ou, em caso de atraso por responsabilidade da concessionária, aos mesmos parâmetros da concessão para o mesmo período. Após a liberação do contorno ao tráfego e autorização da ANTT, a Concessionária deixará de operar o segmento contornado e passará a operar exclusivamente o trecho do contorno. "

40. PER Volume II, Apêndice G

O Trecho 376BPR0275B consta na Tabela 106 do PER Volume II como Trechos Urbanos a Serem Devolvidos. Esse mesmo trecho consta como um dos investimentos sujeitos à implantação de faixas adicionais condicionadas à gatilhos volumétricos na tabela 88 do mesmo documento. No entanto não há a identificação do volume de investimentos. Entendemos que o Trecho 376BPR0275B não deveria estar na Tabela 88, de modo que há um erro formal. Nosso entendimento está correto? Em caso negativo, solicitamos a especificação dos VDMAeq para acionamento do investimento e que seja confirmado que a obrigação do investimento condicionado ao gatilho volumétrico não permanecerá após a devolução do trecho.

Respostas: O entendimento não está correto. Não há erro formal. O trecho 376BPR0275B está presente na tabela 86 (Lote 3), mas não apresenta gatilhos volumétricos para implementação de faixas adicionais, pois o trecho em questão deverá ser devolvido. Desse modo, na tabela de gatilhos volumétricos, não são apresentados os VDMAeq para acionamento de investimento.

41. PER Volume II, Apêndice G

O Trecho 376BPR0400 consta na Tabela 106 do PER Volume II como Trechos Urbanos a Serem Devolvidos. Esse mesmo trecho consta como um dos investimentos sujeitos à implantação de faixas adicionais condicionadas à gatilhos volumétricos na tabela 86 do mesmo documento. No entanto não há a identificação do volume de investimentos. Entendemos que o Trecho 376BPR0400 não deveria estar na Tabela 86, de modo que há um erro formal. Nosso entendimento está correto? Em caso negativo, solicitamos a especificação dos VDMAeq para acionamento do investimento e que seja confirmado que a obrigação do investimento condicionado ao gatilho volumétrico não permanecerá após a devolução do trecho.

Respostas: O entendimento não está correto. Não há erro formal. O trecho 376BPR0400 está presente na tabela 86 (Lote 3), mas não apresenta gatilhos volumétricos para implementação de faixas adicionais, pois o trecho em questão deverá ser devolvido. Desse modo, na tabela de gatilhos volumétricos, não são apresentados os VDMAeq para acionamento de investimento.

42. PER Volume II, Apêndice G

O Trecho 376BPR0400 consta na Tabela 106 do PER Volume II como Trechos Urbanos a Serem Devolvidos. Esse mesmo trecho consta como um dos investimentos sujeitos à implantação de faixas adicionais condicionadas à gatilhos volumétricos na tabela 86 do mesmo documento. No entanto não há a identificação do volume de investimentos. Entendemos que o Trecho 376BPR0400 não deveria estar na Tabela 86, de modo que há um erro formal. Nosso entendimento está correto? Em caso negativo, solicitamos a especificação dos VDMAeq para acionamento do investimento e que seja confirmado que a obrigação do investimento condicionado ao gatilho volumétrico não permanecerá após a devolução do trecho.

Respostas: O entendimento não está correto. Não há erro formal. O trecho 376BPR0400 está presente na tabela 86 (Lote 3), mas não apresenta gatilhos volumétricos para implementação de faixas adicionais, pois o Trecho em questão deverá ser devolvido. Desse modo, na Tabela de gatilhos volumétricos, não são apresentados os VDMAeq para acionamento de investimento.

43. PER Volume II, Apêndice G

O Trecho 376BPR0410A consta na Tabela 106 do PER Volume II como Trechos Urbanos a Serem Devolvidos. Esse mesmo trecho consta como um dos investimentos sujeitos à implantação de faixas adicionais condicionadas à gatilhos volumétricos na tabela 86 do mesmo documento. No entanto não há a identificação do volume de investimentos. Entendemos que o Trecho 376BPR0410A não deveria estar na Tabela 86, de modo que há um erro formal. Nosso entendimento está correto? Em caso negativo, solicitamos a especificação dos VDMAeq para acionamento do investimento e que seja confirmado que a obrigação do investimento condicionado ao gatilho volumétrico não permanecerá após a devolução do trecho.

Respostas: O entendimento não está correto. Não há erro formal. O trecho 376BPR0410 está presente na tabela 86 (Lote 3), mas não apresenta gatilhos volumétricos para implementação de faixas adicionais, pois o Trecho em questão deverá ser devolvido. Desse modo, na Tabela de gatilhos volumétricos, não são apresentados os VDMAeq para acionamento de investimento.

44. PER Volume II, Apêndice G

O Trecho 376BPR0410B consta na Tabela 106 do PER Volume II como Trechos Urbanos a Serem Devolvidos. Esse mesmo trecho consta como um dos investimentos sujeitos à implantação de faixas adicionais condicionadas à gatilhos volumétricos na tabela 86 do mesmo documento. No entanto não há a identificação do volume de investimentos. Entendemos que o Trecho 376BPR0410B não deveria estar na Tabela 86, de modo que há um erro formal. Nosso entendimento está correto? Em caso negativo, solicitamos a especificação dos VDMAeq para acionamento do investimento e que seja confirmado que a obrigação do investimento condicionado ao gatilho volumétrico não permanecerá após a devolução do trecho.

Respostas: O entendimento não está correto. Não há erro formal. O trecho 376BPR0410 está presente na tabela 86 (Lote 3), mas não apresenta gatilhos volumétricos para implementação de faixas adicionais, pois o Trecho em questão deverá ser devolvido. Desse modo, na Tabela de gatilhos volumétricos, não são apresentados os VDMAeq para acionamento de investimento.

45. PER Volume II, item 3.4

O Cronograma de Implantação Operacional Contante da Tabela 95 possui identificações distintas para o Posto de Pesagem Veicular – Fixo (item 3.4.6.1). Entendemos que a obrigação prevista para o primeiro mês como “Op” constitui obrigação de tornar operacionais os postos existentes. Com relação à obrigação prevista como “Ex” para o mês 12, entendemos que é obrigação equivalente às disposições de Trabalhos Iniciais do item 3.1.7 do PER Volume 1. Finalmente, no mês 24, a empresa deverá entregar os novos Aparelhos/Postos nas quantidades listadas na Tabela 98 do PER Volume II e conforme estabelecido na Frente de Recuperação do item 3.1.7 do PER Volume 1. Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Conforme previsto na Tabela 95 - Cronograma de Implantação Operacional do PER Volume II (Lote 3), no primeiro mês, a condição "Op" (Operacional) refere-se à estrutura ou sistema implantado e em operação quando da assunção da rodovia. Para o 12º mês, a condição "Ex" (Existente) indica estrutura ou sistema existente na rodovia com necessidade de intervenções para início da operação. Já a condição "X" (Novos) refere-se a edificações e sistemas novos que serão implantados. A concessionária deve, portanto, entregar os Postos de Pesagem Veicular conforme especificado no Apêndice D, Tabela 130, do PER Volume II. E a concessionária deverá atender aos parâmetros operacionais do PER Volume I.

46. PER Volume II, item 3.4

O Cronograma de Implantação Operacional Contante da Tabela 95 possui identificações distintas para o Sistema de Detecção de Altura (item 3.4.2.7). Entendemos que a obrigação prevista para o primeiro mês como “Op” constitui obrigação de tornar operacionais os aparelhos existentes. Com relação à obrigação prevista como “Ex” para o mês 12, entendemos que é obrigação equivalente às disposições de Trabalhos Iniciais do item 3.1.8 do PER Volume 1. Finalmente, no mês 24, a empresa deverá entregar os novos Aparelhos/Postos nas quantidades listadas na Tabela 98 do PER Volume II e conforme estabelecido na Frente de Recuperação do item 3.1.8 do PER Volume 1. Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Conforme previsto na Tabela 95 - Cronograma de Implantação Operacional do PER Volume II (Lote 3), no primeiro mês, a condição "Op" (Operacional) refere-se à estrutura ou sistema implantado e em operação quando da assunção da rodovia. Para o 12º mês, a condição "Ex" (Existente) indica estrutura ou sistema existente na rodovia com necessidade de intervenções para início da operação. Já a condição "X" (Novos) refere-se a edificações e sistemas novos que serão implantados. A concessionária deve, portanto, atender aos parâmetros operacionais do PER Volume I.

47. PER Volume I, item 3.1.2

No item 8 da frente de Recuperação do item 3.1.2 do PER Volume I há a obrigação de implantação, no caso de curvas perigosas, de “i) uma placa composta de advertência, entre 200 e 500 m antes do início da curva, ii) uma placa de redução de velocidade; e iii) uma placa de advertência”. Solicitamos a lista de quais curvas do Sistema Rodoviário são consideradas perigosas e qual o parâmetro para essa definição.

Respostas: A concessionária deverá identificar, por meio de estudo técnico, as curvas perigosas do trecho e, com base nas normativas vigentes e regras do PER, atender ao item 8 da frente de

Recuperação do item 3.1.2 do PER Volume I (obrigação de implantação). Esclarece-se que, conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referenciais. Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

48. PER Volume I, item 3.1.2

O item 19 da frente de Recuperação do item 3.1.2 do PER Volume I prevê que, nos trechos sujeitos à neblina e a maior incidência pluviométrica, “deverão ser utilizadas tintas especiais para a sinalização horizontal com índices de aderência superiores ao pavimento e deverão ser implantados, quando possível, elementos de sinalização vertical de reforço”. Solicitamos a lista de quais são os trechos do Sistema Rodoviário atualmente sujeitos a neblina e a maiores índices pluviométricos.

Respostas: O levantamento deverá ser feito pela proponente. 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. A Concessionária deverá elaborar sua proposta tendo em vista o atendimento aos Parâmetros de Desempenho contidos no PER. Informamos que as Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, em visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto ao DNIT ou DER/PR e, com isso, conseguir avaliar o estado dos ativos e considerar na elaboração da proposta, nos termos do item 2.5 do Edital.

49. PER Volume I, item 3.4.5

Na página 91 do PER Volume 1, item 3.4.5, há a previsão de obrigação de a Concessionária instalar o Sistema de Controle de Violações para identificar veículos infratores do pagamento da tarifa de pedágio. No entanto, o contrato não prevê a obrigação de a Concessionária (i) apoiar administrativamente a ANTT para a lavratura dos autos de infração e cobrança das multas emitidas relativas à evasão de pedágio; e (ii) arcar com os custos de postagens das infrações lavradas pela ANTT. Assim, entendemos que, com relação à infração de evasões de pedágio, a Concessionária deverá apenas disponibilizar as informações que possuir em decorrência do Sistema de Controle de Violações, não sendo responsável apoio na lavratura dos autos de infração ou por quaisquer valores dispendidos na postagem das infrações. O entendimento está correto?

Respostas: O entendimento não está correto. Entre os Parâmetros Técnicos para a Operação das Praças de Pedágio do Programa de Exploração da Rodovia (PER), é definido que "qualquer que seja o sistema de arrecadação empregado, deverá ser implantado um sistema de controle e processamento de violações que registrará a(s) imagem(ns) de veículos infratores". Portanto, caberá à concessionária o apoio ao processamento das autuações quanto à evasão de pedágio para todas as formas de cobrança, incluindo o auxílio administrativo junto à ANTT na lavratura dos autos de infração e na cobrança das multas, ainda que tais responsabilidades não impliquem no exercício do poder de polícia, que é restrito aos agentes públicos conforme determinado pela legislação vigente.

50. Cláusula 5.7.2.3 do Contrato

Entendemos que a cláusula 5.7.2.3 do Contrato prevê seu reequilíbrio econômico-financeiro em favor do Poder Concedente, caso o valor previsto na cláusula 5.7.1 não seja gasto até o 10º ano da concessão, equivalente à integralidade do valor remanescente. Caso nosso entendimento esteja correto, entendemos que o reequilíbrio ao Poder Concedente deve se limitar a 100% do valor remanescente, nos termos do reequilíbrio garantido à Concessionária pela cláusula 5.7.2. Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento está correto. O reequilíbrio será de 100% do valor remanescente, independente do reequilíbrio garantido à Concessionária pela cláusula 5.7.2.

51. Cláusula 6.1.5.2 do Contrato

Nos parece haver contradição na cláusula 6.1.5.2 do Contrato referente ao trecho que dispõe sobre a hipótese de aplicação do Desconto de Reequilíbrio. Considerando que atrasos na emissão de DUP não serão imputados à Concessionária caso comprovada a ausência de sua responsabilidade, entendemos que não será aplicado Desconto de Reequilíbrio em caso de não atendimento aos Parâmetros de Desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção e da Frente de Serviços Operacionais e em caso de inexecução das obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias, caso sejam causados devido a atraso na emissão do DUP que não seja imputável à Concessionária. Está correto nosso entendimento?

Respostas: A aplicação do desconto de reequilíbrio visa tão somente a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, não fazendo qualquer juízo de valor de culpa ou responsabilidade.

52. Cláusula 6.2.3 do Contrato

Em relação à modalidade a ser empregada para compensação da população afetada pela desocupação, entendemos que a Concessionária possui a faculdade de escolher entre realizar o reassentamento dos indivíduos afetados ou indenizá-los. Está correto nosso entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

53. Cláusula 6.3.6 do Contrato

Favor esclarecer o modelo de prestação de contas a ser adotado pela Concessionária para fins de verificação dos valores a serem considerados para efetivação do mecanismo de compartilhamento de risco, bem como o procedimento a ser adotado pela ANTT para validação.

Respostas: A cláusula 6.3.3 dispõe que:

6.3.6 Os valores a serem considerados para fins do Compartilhamento de Risco de Desapropriações e Desocupações serão verificados por meio de prestações de contas submetidas para validação da ANTT, nos termos do regramento previsto neste Contrato e de regulamentação específica, casos existente.

Atualmente, a Resolução ANTT nº 6.000, de 1º/12/2022, que trata da segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, cuida na seção VIII - Prestação de Contas, sobre as diretrizes para prestação de contas.

54. Cláusula 7.2.1 do Contrato

Entendemos que a cláusula 7.2.1 estabelece a existência de prazo para que a Concessionária obtenha autorização do Poder Concedente para início das obras. Caso confirmado este entendimento, favor esclarecer a existência de disposição contratual estabelecendo prazo específico para obtenção de autorização de início das obras descritas no PER.

Respostas: Os prazos estão indicados na cláusula 7.

55. Cláusula 8 do Contrato de Concessão

Entendemos que a atestação de conclusão das obras e serviços descritos no PER pela ANTT nos termos do Contrato de Concessão, com a consequente liberação do tráfego de veículos no trecho em que houve intervenção da Concessionária, também implicará no aceite definitivo de tais intervenções pela ANTT. Está correto nosso entendimento?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. A liberação ao tráfego não significa a atestação de conclusão, mas o atendimento das condições de trafegabilidade e segurança. A ANTT atestará a conclusão quando forem atendidos os dispostos nos projetos aprovados e nas obrigações contratuais e regulamentares.

56. Cláusula 8.3.6 do Contrato

Caso a transferência do trecho contornado ao Poder Concedente ultrapasse um ano, nos termos previstos na cláusula 8.3.6, entendemos que o reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária se dará para compensar todos os custos de monitoração, conservação e manutenção desde a conclusão e efetiva liberação das obras, até que seja efetivada a transferência ao Poder Concedente. Está correto nosso entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

57. Cláusula 9.8 do Contrato

Conforme o disposto na cláusula 9.8 do Contrato de Concessão, entendemos que a Concessionária poderá solicitar a rescisão do contrato com o Verificador mediante manifestação submetida previamente à ANTT, com a apresentação dos respectivos fundamentos e indicação de lista tríplice para aprovação de novo Verificador. Nosso entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. De acordo com a leitura do Contrato, e com o art. 213, parágrafo único da Resolução nº 6.000, de 1º de dezembro de 2022, a Concessionária poderá manifestar o interesse na rescisão do contrato, de forma fundamentada, para autorização da ANTT.

58. Cláusula 10.3 do Contrato

Em relação às declarações do item 10.3 do Contrato de Concessão, entendemos que a Concessionária deve declarar “ter pleno conhecimento de que assume as consequências ordinárias e extraordinárias decorrentes dos riscos por ela assumidos no Contrato” considerando a alocação de riscos extraordinários estabelecida na matriz de risco do Contrato prevista em sua cláusula 22. Nosso entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

59. Cláusula 12.3.3 do Contrato

Entendemos que, caso a alíquota resultante da aplicação da dedução prevista na cláusula 12.3.2 seja negativa, a alíquota em questão será acrescida à Tarifa de Pedágio. Está correto nosso entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

60. Cláusula 19.3.7

A cláusula 19.3.7 estabelece que a Concessionária deverá manter atualizado ao longo da Concessão os meios de pagamento usualmente utilizados pela população brasileira, nos termos do sistema de arrecadação de pedágio previsto no PER. Poderiam delimitar quais são os meios de pagamento usualmente utilizados pela população brasileira no momento do certame?

Entendemos que os custos incorridos pela Concessionária para passar aceitar novos meios de pagamento usualmente utilizados pela população brasileira configuram evento de desequilíbrio e ensejarão o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão em seu favor. Está correto nosso entendimento?

Respostas: O entendimento não está correto. Os meios de pagamento inicialmente adotados devem ser os estabelecidos no PER, mas a Concessionária deverá adaptar seu sistema de pagamento caso configurada necessidade de atualização, na forma da cláusula 19.3.7.

61. Cláusula 16.10 do Contrato

Favor esclarecer a conta na qual deverá ser depositada a Verba de Fiscalização pela Concessionária.

Respostas: A Verba de Fiscalização será recolhida mediante Guia de Recolhimento da União, sendo distribuída em 12 (doze) parcelas mensais de mesmo valor e recolhida pela Concessionária até o 5º (quinto) dia útil do mês subsequente ao mês de vencimento.

62. Cláusula 19.3.12 do Contrato

Sugerimos a revisão da menção à subcláusula 19.419.4, que não existe.

Respostas: A minuta do Contrato será corrigida.

63. Cláusula 19.4.4 do Contrato

A Cláusula em questão dispõe que a reclassificação tarifária relativa à conclusão do Contorno Leste Ponta Grossa (2,94%) se dará de forma fracionada nas seguintes etapas: (i) inicialmente, haverá incremento de 1,84% pela conclusão do entroncamento com o segmento composto pela PR-513 e a Estrada Pery Pereira da Costa; (ii) em seguida, a conclusão do restante do contorno implicará incremento de 2,66%; e, por fim (iii) haverá incremento adicional de 0,5% na tarifa pela conclusão dos dois subtrechos. Como pode se observar, a reclassificação de 2,94% prevista na cláusula 19.4.4 para o Contorno Leste Ponta Grossa não coincide com a reclassificação total referente aos seus fracionamentos, previstos nos itens (i), (ii) e (iii) da cláusula em questão, que totalizam 5%. Dito isso, requeremos esclarecimento quanto ao valor de reclassificação que deve ser considerado para a conclusão de tal contorno e seus respectivos fracionamentos.

Respostas: Trata-se de erro material na redação da minuta contratual. A minuta do Contrato será retificada.

64. Cláusula 19.4.14 do Contrato

Favor esclarecer as demais modalidades utilizáveis para recuperação de receita nos termos da cláusula 19.4.10 em caso de adoção parcial da modalidade de Notificação de Reequilíbrio com o uso de Recursos Vinculados.

Respostas: A recuperação se dará pelo Fator C, podendo, à critério da ANTT, ser utilizado também o saldo da Conta de Ajuste, conforme cláusula 19.4.14.

65. Cláusula 19.6.1 do Contrato

Em que pese a disposição quanto à possibilidade de implantação do sistema de arrecadação na modalidade Free Flow poder ser determinada unilateralmente pela ANTT, entendemos que referida implantação deverá se dar mediante comum acordo entre as partes, tendo a Concessionária a faculdade de não o implantar se, mediante a elaboração dos estudos descritos na cláusula 19.6.1, (i), entender pela sua não vantajosidade.

Sendo assim, sugerimos a seguinte alteração da redação da cláusula 19.6.1:

“A implantação de sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow poderá partir de determinação da ANTT, desde que haja anuência da Concessionária, ou proposta pela própria Concessionária, nos termos da legislação aplicável e do disposto neste Contrato.”

Respostas: Não, o entendimento não está correto. A definição pela vantajosidade da implantação cabe à ANTT nos termos do item (ii) da subcláusula 19.6.1, que poderá determiná-la, assegurada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

66. Cláusula 19.7.4 do Contrato

Sugerimos a revisão da referência cruzada contida na cláusula em questão, considerando o erro na referência.

Respostas: A minuta do Contrato será corrigida.

67. Cláusula 21.3 do Contrato

Tendo em vista que a Cláusula em questão dispõe sobre os valores mínimos e máximos de multa a serem aplicados à Concessionária em virtude do descumprimento ou atraso no cumprimento de obrigações contratuais, entendemos que os valores máximos dispostos na tabela configuram o limite global do valor das multas que poderão ser aplicadas à Concessionária por cada um dos elementos descumpridos ou atrasos, independentemente de sua unidade. O entendimento está correto?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Conforme dispõe a subcláusula 21.3.4, o valor máximo estabelecido na tabela de penalidades está atrelado a cada unidade.

68. Cláusulas 22.4.1 e 22.4.2 do Contrato

Sugerimos que o prazo para reclamar vícios construtivos ocultos nos Bens da Concessão e nas Obras Supervenientes seja deflagrado a partir de sua descoberta, desde que tecnicamente comprovado pela Concessionária a impossibilidade de sua descoberta dentro do prazo previsto na cláusula 22.4, (i) mediante o emprego dos métodos tecnológicos adequados à época. Isso porque o regramento atual enseja a possibilidade de decadência do direito de reclamar vícios construtivos antes mesmo da ciência da Concessionária quanto à sua existência. Sugere-se ainda, que disciplina correlata também seja aplicável às Obras de Acordos com Terceiros, considerando a obrigação de a Concessionária realizar intervenções nas obras a serem recebidas em decorrência de investimentos realizados pelo Poder Concedente ou devido ao recebimento mediante conclusão parcial.

Respostas: Os prazos para a identificação de vícios ocultos já estão definidos na minuta contratual.

69. Cláusula 28.8 do Contrato

Entendemos que, para fins de cálculo do IIA, só serão considerados os descontos previstos no Anexo 5 cuja materialização tenha sido causada por ação ou omissão da Concessionária, excluindo-se aqueles materializados por ação ou omissão do Poder Concedente ou de terceiros. Está correto nosso entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

70. Cláusula 30.6 do Contrato

A Cláusula em questão estabelece a obrigação de a ANTT encaminhar Relatório de Situação Regulatória anualmente aos Financiadores, contendo as informações dispostas nos itens (i) a (iv) da Cláusula 30.6. Contudo, considerando a prerrogativa de os Financiadores requererem informações sobre a Concessão a qualquer momento – nos termos da Cláusula 30.2 – entendemos que a obrigação da qual trata a Cláusula 30.6 seja mediante requerimento dos Financiadores. O entendimento está correto?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Farão jus ao recebimento das informações os Financiadores que notificaram a ANTT e os que manifestaram o interesse de receber tais informações. Por sua vez, a ANTT deverá encaminhar aos Financiadores, com periodicidade anual, o Relatório de Situação Regulatória, o qual deverá conter as informações dispostas nos itens (i) a (iv) da Cláusula 30.6 do Contrato. Ademais, os Financiadores poderão, a qualquer momento, confirmar com a ANTT a veracidade das informações fornecidas pela Concessionária, além de solicitar outras informações sobre a Concessão que considerem relevantes e que possam ser disponibilizadas pela ANTT.

71. Anexo 11 - Mecanismo de Proteção Cambial – Item 1.5

Entendemos que, entregues à ANTT os documentos previstos nas cláusulas 1.5.1 e 1.5.2, sua adesão ao mecanismo de proteção cambial terá sido tacitamente aceita pelo Poder Concedente. Nosso entendimento está correto?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Não há que se falar em aceitação tácita do mecanismo previsto no Anexo 11 do Contrato. O texto prevê que a Concessionária deverá informar

o interesse em ativar o referido mecanismo, por meio de notificação à ANTT, para que então seja firmado o instrumento de financiamento e apresentados os documentos.

É condição expressa no texto contratual que a ausência de notificação ou a notificação intempestiva desobriga o Poder Concedente de ativar o Mecanismo Cambial. Não obstante isso, se a Concessionária observar todos os procedimentos previstos no Contrato e entregar os documentos listados nas cláusulas 1.5.1 e 1.5.2 do Contrato não caberá ao Poder Concedente a não aceitação da adesão ao mecanismo.

72. Anexo 11 do Contrato - Mecanismo de Proteção Cambial – Item 3.4

Favor esclarecer se o Poder Concedente também fará jus ao recebimento do fluxo futuro de Recursos Vinculados caso os montantes disponíveis na Conta de Retenção não sejam suficientes para cumprimento de Notificação de Compensação Cambial em seu favor.

Respostas: Sim, o Poder Concedente também fará jus ao recebimento do fluxo futuro de Recursos Vinculados caso os montantes disponíveis na Conta de Retenção não sejam suficientes para a compensação cambial.

73. Cláusula 19.1 e 19.2 do Contrato

Pedágio existentes e nas novas praças - tais como a conclusão das metas dos Trabalhos Iniciais previstas até o 12º mês - entendemos que eventual atraso de tais requisitos causado por ação ou omissão do Poder Concedente ensejará o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Está correto nosso entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Em caso de atraso na abertura das praças de pedágio desde que gerado por fato que configure risco alocado ao Poder Concedente, haverá reequilíbrio econômico-financeiro, nos termos do Contrato e de regulamentação da ANTT.

74. PER Volume II – Item 3.2.4 – B.2

O entendimento é que os custos para realização das correções geométricas de curvas que não se enquadrem nos casos de exceção conforme texto indicado no item 3.2.4 - B.2 ("A geometria de curvas verticais e horizontais das pistas existentes localizadas em trechos urbanos, dispositivos existentes e praças de pedágio não precisará ser adequada. A geometria das curvas verticais das pistas existentes com extensão inferior a 100 metros não precisará ser adequada, nem iluminada.") serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro. O entendimento está correto?

Respostas: O entendimento está correto, não há previsão de correções de curvas em pistas existentes no presente projeto. Com base no item 3.2.8 - iv: "A geometria de curvas verticais e horizontais das pistas existentes não precisará ser adequada, exceto nos trechos com correções de traçado previstas no PER Volume II." e não há curvas previstas para correção. Logo, caso seja identificada a necessidade de correção de curvas em pistas existentes, deverá ser avaliada e aprovada pela ANTT, sendo objeto de reequilíbrio econômico-financeiro.

75. PER Volume II – Item 3.2.2 – M

No item 3.2.2 M do Volume II do PER, tem-se que a Concessionária deverá implantar pontos de ônibus de acordo com as quantidades, localizações e prazos dispostos na tabela 58. O entendimento é que caso a ANTT demande a implantação de pontos de ônibus em quantidade

superior ao previsto na Tabela 58, a Concessionária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento está correto. A concessionária é responsável pela implantação de pontos de ônibus conforme item "3.2.2 Ponto de Ônibus" do PER - Volume II, e conforme item 3.2.8.2 do PER Volume I. Caso seja necessário implantar obras complementares ao sistema rodoviário, deverá seguir o que dispõe o contrato em seu item 8.4 Estoque de Melhorias.

76. PER Volume II – Item 3.2.2 – M

De acordo com a Tabela 59 do PER Volume II, a Concessionária deverá regularizar e adequar os acessos, conforme parâmetros técnicos estabelecido no item 3.2.9, de acordo com a quantidade mínima e distribuição anual dispostas na tabela 59. Em pesquisas de campo, observou-se que a quantidade de acessos existentes no Sistema Rodoviário é muito superior ao veiculado na Tabela 59. Veja-se que, caso a Concessionária seja responsável pela regularização da totalidade de acessos identificados, o custo associado a essa intervenção aumentará drasticamente, o que poderá inclusive inviabilizar a execução contratual. Deste modo, entendemos que a Concessionária só estará obrigada a regularizar a quantidade mínima de acessos, conforme informada na Tabela 59 do PER Volume II e dentro dos prazos previstos no documento. Caso a ANTT demande a regularização de acessos em quantidade superior ao previsto na Tabela 59, a Concessionária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento está correto. As intervenções relacionadas às melhorias dos acessos deverão obedecer aos quantitativos e ao cronograma da Tabela 59 do PER Anexo e dentro dos prazos previstos no documento. Caso a ANTT demande a regularização de acessos em quantidade superior ao previsto na Tabela 59 (Lote 3), a Concessionária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. No entanto, conforme previsto item 3.1.6 do Volume I do PER, para os acessos irregulares não contemplados com as melhorias e readequações previstas no PER Volume II, a concessionária deverá adotar as medidas cabíveis para que o interessado promova a regularização ou o fechamento do acesso.

77. PER Volume II – Item 3.2.2. - O

No item 3.2.2 O do Volume II do PER, tem-se que a Concessionária deverá implantar Barreiras Acústicas de acordo com a localização e prazos dispostos nas tabelas 60, 61 e 62. O entendimento é que caso a ANTT demande a implantação de barreiras acústicas com extensão superior ao previsto nas tabelas 60, 61 e 62, a Concessionária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Nosso entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

A Concessionária é responsável pela implantação de barreiras acústicas, conforme especificado no item "3.2.2.O" do PER - Volume II (Lote 3). Obras não previstas inicialmente poderão ser incluídas mediante aditamento contratual, conforme os termos estabelecidos no item 23.4, parágrafo (v).

78. PER Volume II – Item 3.2.2. - P

No item 3.2.2 M do Volume II do PER, tem-se que a Concessionária deverá implantar caixa de produtos perigosos de acordo com a localização e prazos dispostos nas tabelas 63, 64, 65 e 66. O

entendimento é que caso a ANTT demande a implantação de caixa de produtos perigosos em quantidade superior ao previsto nas tabelas 63, 64, 65 e 66, a Concessionária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Nosso entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

A Concessionária é responsável pela implantação de Caixas de Produtos Perigosos, conforme especificado no item "3.2.2.P" do PER - Volume II (Lote 3). Obras não previstas inicialmente poderão ser incluídas mediante aditamento contratual, conforme os termos estabelecidos no item 23.4, parágrafo (v).

79. Tabela VI, Anexo 5, Edital

Em relação à regularidade fiscal, a Tabela VI do Anexo 5 não especifica se fundos de investimentos devem apresentar declaração de cumprimento das exigências de reserva de cargos para pessoa com deficiência e para reabilitados da Previdência Social. Entendemos que os Fundos de Investimentos estão dispensados desse requisito. O entendimento está correto?

Respostas: Em razão da natureza jurídica dos fundos de investimentos, os requisitos do Edital para participação no Leilão devem ser preenchidos pela(s) empresa(s) administradora(s)/gestora(s) do fundo. Assim, caso aplicável, além dos documentos/declarações exigidos no Edital em nome do administrador, o fundo de investimentos Proponente poderá apresentar, em caráter complementar, eventual declaração ou documento equivalente em seu nome.

80. Item 13.3.2, Edital

O item 13.3.2 estabelece que serão habilitadas para a etapa de viva-voz a proponente classificada preliminarmente em primeiro lugar e as proponentes que tenham ofertado desconto sobre a tarifa de pedágio até 20% inferior ao maior desconto apresentado em "termos relativos". Entendemos que a comparação será feita entre o desconto dado pela proponente classificada em primeiro lugar e o desconto percentual ofertado pelas outras proponentes. Assim, por essa lógica, caso a primeira colocada tenha ofertado desconto de 40% sobre o valor da tarifa básica de pedágio, serão convocadas para etapa de lance viva-voz todas as proponentes que tenham ofertado desconto percentual de até 32% em relação ao valor da tarifa básica de pedágio. Isso porque o percentual de 20% incide sobre o desconto dado pela proponente classificada em primeiro lugar (20% de 40% é igual a 8%, logo serão classificados todos os descontos que se situem entre 40 e 32%). Nosso entendimento está correto?

A presente questão também foi formulada no âmbito dos pedidos de esclarecimento aos documentos do Lote 1, tendo a ANTT apresentado a seguinte resposta:

"Sim, o entendimento está correto."

Respostas: Neste cenário, considerando o critério que elege para a Etapa de Viva-Voz a proposta apresentada pela proponente classificada em primeiro lugar e as demais que tenham ofertado Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio até 20% inferior, em termos relativos, apenas as duas primeiras colocadas participariam da Etapa de Viva-Voz. Já pelo critério que elege para a Etapa de Viva-Voz a proposta apresentada pela proponente classificada em primeiro lugar e as demais que tenham ofertado proposta com a diferença nominal de até 5 pontos percentuais em relação ao maior desconto apresentado, todas as proponentes poderiam participar. Portanto, seria observado o segundo critério (5 pontos percentuais), visto que resultaria em maior abrangência.

81. Cláusula 21, Contrato

Conforme entendimento manifestado pela ANTT no item 16 do Protocolo nº 50500.184341/2023-61, da Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento do procedimento licitatório referente ao Edital de Concessão nº 01/2023 para concessão do Sistema Rodoviário BR-277/373/376/476 e PR-418/423/427, entendemos que: (i) a sistemática de aplicação de penalidades não é uniforme, sendo calculada de forma específica para cada tipo de obrigação, nos termos da cláusula 21.3; (ii) uma vez instaurado processo para apurar atraso na conclusão de intervenções, a ANTT poderá decidir pela aplicação de multa, considerando a extensão em quilômetros, quando aplicável, e o tempo de atraso; (iii) a aplicação de nova(s) penalidade(s) de multa para uma mesma obrigação cujo inadimplemento já tenha sido objeto de processo anterior, decidido em caráter definitivo, com aplicação de penalidade de multa, a ANTT deverá observar que o valor total somado das multas aplicadas o limite financeiro de R\$ 10 milhões. Estão corretos os entendimentos?

Respostas: (i) Sim, as penalidades listadas no contrato são calculadas de forma específica para cada tipo de obrigação. Contudo, existem penalidades estabelecidas na regulamentação da ANTT que seguem a sistemática da regulamentação.

(ii) A penalidade aplicada deve se basear na regra contratual, não cabendo discricionariedade na sua aplicação, guardado o disposto na cláusula 21.3.3.

(iii) Serão obedecidos os limites legais regulamentares.

82. Cláusula 19.6, Contrato

Conforme se depreende da leitura das cláusulas 19.6 e 19.6.1 do Contrato, a Concessionária será responsável por identificar os usuários que evadirem as praças de pedágio para lavratura de auto de infração e aplicação das penalidades previstas na Lei Federal nº 9.503/1997. A cláusula 19.6.2 indica, por sua vez, que a Concessionária deverá fornecer meios eletrônicos para quitação da tarifa de pedágio. Entendemos que a obrigação de fornecer meios eletrônicos para quitação da tarifa de pedágio aplica-se somente aos usuários que tenham evadido as praças de pedágio. Nosso entendimento está correto?

A presente questão também foi formulada no âmbito dos pedidos de esclarecimento aos documentos do Lote 1, tendo a ANTT apresentado a seguinte resposta:

“O entendimento está parcialmente correto. A Concessionária deverá obrigatoriamente fornecer meios eletrônicos para pagamento da tarifa de pedágio pelos usuários que tenham evadido as praças de pedágio, sem prejuízo de ofertá-los, por sua opção, a outros usuários do sistema.”

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. A Concessionária deverá obrigatoriamente fornecer meios eletrônicos para pagamento da tarifa de pedágio pelos usuários que tenham evadido as praças de pedágio, sem prejuízo de ofertá-los, por sua opção, a outros usuários do sistema.

83. Item 2.3.4, do Anexo 14 do Contrato

item 2.3.4 do Anexo 14 assim dispõe: “O VEQRA do ano de concessão “t” (VEQRA_t) corresponde ao somatório de: (i) valores do VEQ total realizado (VEQRT) do ano 2 ao ano “t”; e (ii) valores das Diferenças de Demanda Compartilhada (DVEQ) do ano 2 ao ano “t-1”, conforme fórmula a seguir: [...]”. Tendo em vista que a Lei nº 13.303/2015, em seu art. 17, dispõe que os veículos de transporte de cargas que circularem vazios ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que

mantiverem suspensos, entendemos que o cálculo do VEQRA considerará o número de eixos não suspensos dos veículos de todas as praças de pedágio, sob pena de elevação artificial do VEQRA e comprometimento da eficácia do mecanismo contratual de compartilhamento do risco de demanda. Está correto o entendimento?

Respostas: O entendimento não está correto. De acordo com o item 1.3 do Anexo 14, e, considerando que o risco das evasões está alocado à Concessionária, as informações necessárias à aplicação do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda serão extraídas dos volumes de tráfego reais registrados nas praças, incluindo-se, além dos veículos pagantes, os veículos isentos e evasores.

84. Item 10.3, VII, do Edital

O Edital prevê, em seu item 10.3, “VII”, que a Proponente deverá considerar, como premissa de sua Proposta Econômica Escrita, que “o valor dos investimentos previstos no PER serão objeto de desconto proveniente dos benefícios fiscais do REIDI - Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura, de acordo com a legislação pertinente, do momento da habilitação inicial no regime até o final do Prazo da Concessão”.

Entendemos que, caso o REIDI venha a ser extinto por força de alteração na legislação tributária pertinente, a Concessionária será integralmente reequilibrada pelos efeitos econômico-financeiros por ela suportados em decorrência de tal medida, nos termos da cláusula 22.3.2 do Contrato. Nosso entendimento está correto?

Ressaltamos que, no procedimento licitatório referente ao Edital de Concessão nº 02/2023 para concessão do Sistema Rodoviário BR-153/277/369 e PR-092/151/239/407/408/411/508/804/855, a ANTT confirmou esse entendimento, conforme item 19 do Protocolo nº 50500.233813/2023-16, constante da respectiva Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento divulgada no site da Agência.

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Somente haverá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso o benefício não seja concedido pelas hipóteses de risco compartilhado ou assumido pelo Poder Concedente, na forma da cláusula 22 do Contrato.

85. Cláusula 13.8, Contrato

De acordo com a cláusula 13.8 da Minuta do Contrato de Concessão, caso “haja a ativação do Mecanismo de Proteção Cambial pela Concessionária, o Banco Depositário deverá, mediante recebimento da Notificação de Compensação Cambial, transferir os montantes nela constantes, correspondentes às compensações descritas no Anexo 11, da Conta de Retenção para a Conta de Livre Movimentação, até o limite de sua disponibilidade.”.

A ANTT em outro projeto recente, a saber, no procedimento licitatório referente ao Edital de Concessão nº 03/2021 para concessão do sistema rodoviário da BR-116/101/RJ/SP, firmou o seguinte entendimento, conforme Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento divulgada no site da Agência:

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

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

Assim, na hipótese de a Concessionária de antemão optar em não aderir ou ativar o Mecanismo de Proteção Cambial, entendemos que a abertura da Conta de Retenção será dispensada, evitando-se a oneração do projeto com tais despesas. Está correto o entendimento?”

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

86. Cláusula 112 do Contrato

De acordo com a cláusula 12.3 da Minuta do Contrato de Concessão, será “destinado à Conta de Ajuste o valor correspondente aos Recursos Vinculados decorrentes do Lance vencedor do Leilão, nos termos do item 8 do Edital, depositado na Conta de Aporte, em até 5 (cinco) dias contados da constituição da Conta de Ajuste pela Concessionária, cabendo à ANTT realizar a transferência e comunicá-la ao Banco Depositário e à Concessionária no prazo de 24 (vinte e quatro) horas da sua realização.”

Ocorre que, nos termos da tabela do item 8.2 do Edital, caso o percentual de desconto ofertado sobre a Tarifa Básica de Pedágio seja menor ou igual a 18%, não haverá a obrigação. Nesse caso, conforme precedente da ANTT mencionado no esclarecimento anterior – reiterado em Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos publicada no processo licitatório referente ao Edital de Concessão nº 02/2023 (esclarecimento nº 10, protocolo nº 50500.226091/2023-43) -, entendemos que a abertura da Conta de Aporte será dispensada, evitando-se a oneração do projeto com tais despesas. Está correto o entendimento?

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

87. Item 6, Anexo 5 do Edital

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

A ANTT confirmou esse entendimento no âmbito do procedimento licitatório referente ao Edital de Concessão nº 02/2023, vide Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, esclarecimento nº 6, protocolo nº 50500.226091/2023-43.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. De acordo com as alterações introduzidas pela Lei Federal nº 13.874/2019 (Lei de Liberdade Econômica), a exigência de registro do regulamento do fundo de investimentos perante o Registro de Títulos e Documentos não é mais necessária. Basta a comprovação do registro do fundo de investimentos na Comissão de Valores Mobiliários, conforme previsto no item 6.C do Anexo 5.

88. Cláusula 19.1.5, do Contrato

De acordo com a cláusula 19.1.5 do Contrato, a Concessionária iniciará a cobrança da tarifa de pedágio em 10 (dez) dias contados da data de expedição de ato autorizativo pela ANTT. Esse ato deverá ser emitido em até 30 (trinta) dias da apresentação do pleito de abertura de cada praça pela Concessionária, uma vez cumpridas as exigências necessárias.

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

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

89. Item 3.2.4 do PER Volume I

O item 3.2.4 do PER BASE dispõe, para o conjunto de obras afetas aos contornos em trechos urbanos, que as “alternativas de traçado serão analisadas pela ANTT, devendo ser submetidas ao Processo de Participação e Controle Social para colher contribuições quanto à sua definição”.

Entendemos que a submissão das alternativas de traçado a Processo de Participação e Controle Social deverá ocorrer quando for exigida por lei ou pela regulamentação. Do contrário, tratar-se-á de uma faculdade exclusiva da ANTT. O entendimento está correto?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Nos termos da subcláusula 8.6.2, a inclusão das obras de Contorno Alternativo será realizada somente no âmbito de revisões quinquenais, observando os procedimentos descritos nos demais itens. Nesse sentido, conforme o item (ii), o EVTEA elaborado deverá ser submetido a processo de participação e controle social, conforme procedimento próprio das Revisões Quinquenais estabelecido na subcláusula 19.9.4.

90. Cláusula 4.2.6, do Contrato

Favor esclarecer quais são as áreas adjacentes à rodovia que apresentam características de interesse histórico, turístico, arquitetônico ou cultural, uma vez que não foram detalhadas nos estudos de viabilidade técnica, econômico-financeira e ambiental da concessão.

Respostas: Caberá à Concessionária identificar bens culturais acautelados em âmbito federal impactados pelo projeto, conforme disposto na Portaria Interministerial nº 60/2015.

Em todo caso, no âmbito da estruturação, de forma referencial e não vinculante, foram apresentadas informações sobre o patrimônio arqueológico, histórico e cultural no Produto 2 Estudo de Engenharia, Tomo II Estudos Ambientais, na Seção 3.3.7.

Adicionalmente, informamos que as Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, em visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto à concessionária atual.

91. Item 3.2.4 do PER

O item 3.2.4 do PER dispõe, para o conjunto de obras afetas aos contornos em trechos urbanos, que caso “ANTT opte pela inclusão do trecho de contorno alternativo, a concessionária deverá apresentar dois projetos executivos – do trecho originalmente previsto e do contorno –, no prazo de 12 meses, para análise”. Entendemos que a Concessionária não poderá ser responsabilizada por eventuais atrasos da ANTT na aprovação dos referidos projetos executivos, caso estes tenham sido apresentados em conformidade com as Normas Técnicas aplicáveis e no prazo indicado no item 3.2.4 do PER. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento no âmbito do procedimento licitatório referente ao Edital de Concessão nº 02/2023, vide Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, esclarecimento nº 9, protocolo nº 50500.233691/2023-68.

Respostas: O entendimento está correto, devendo ser observada, além do prazo indicado, a regulamentação vigente.

92. Contrato

Solicitamos que seja disponibilizada a lista dos bens reversíveis da atual concessão do Sistema Rodoviário, de modo a mitigar assimetrias informacionais entre licitantes e Poder Concedente e permitir que as licitantes se planejem e precifiquem as suas propostas de maneira isonômica.

Respostas: As proponentes poderão, nos termos do Edital, realizar os seus levantamentos, estudos e análises, podendo consultar o conteúdo disponível nos estudos de viabilidade de caráter orientativo, uma vez que não são vinculantes, além de realizar vistoria nos trechos de rodovias mediante agendamento prévio com DNIT ou DER/PR, o que permitirá amplo conhecimento do objeto do contrato de concessão. Ademais, destacamos que os anexos do Termo de Arrolamento de Bens estão sendo organizados pelo Ministério dos Transportes, com o apoio de DNIT e DER/PR, e seu conteúdo será objeto de avaliação da empresa vencedora do certame licitatório antes de sua respectiva assinatura.

93. Cláusula 28.8 do Contrato

A cláusula em questão dispõe que as restrições impostas à Concessionária pela cláusula 28.6 passarão a vigorar a partir da Revisão Ordinária em que for apurado o descumprimento do IIA, dando a entender que sua apuração se dará no âmbito das Revisões Ordinárias do Contrato. Todavia, o Anexo 5 dispõe que a apuração do fator D se dará anualmente. Tendo tais disposições em vista, entendemos que o IIA só será apurado em sede de Revisão Ordinária do Contrato. Está correto nosso entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

94. Cláusula 19.4 do Contrato

O 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.

Por tanto, entendemos que a diferença entre a tarifa de face vigente na praça e a tarifa resultante efetivamente obtida pela receita, deve considerar os descontos de DBT, deverá ser considerado

dentro do FRT para que o mecanismo compartilhe apenas os efeitos financeiros líquidos referentes as oscilações de tráfego além das bandas. Nosso entendimento está correto?

Respostas: Houve um erro material, a minuta do anexo 14 será retificada.

95. Cláusula 4.2.3 do Contrato

A Cláusula 4.2.3 estabelece que “eventuais obras do Poder Concedente, cujos contratos estejam 19 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.” Entendemos que não haverá recomposição do equilíbrio econômico-financeiro apenas as obras já previstas no PER. O entendimento está correto?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. As obras que se encontram nessa situação têm previsão de execução no PER.

96. N/A

Entendemos que caso o atendimento às disposições do Contrato e seus Anexos seja comprometida, de forma comprovada, devido às obras realizadas por Terceiros, a concessionária não poderá ser penalizada pelo não atendimento às obrigações do Contrato. O entendimento está correto?

Respostas: O descumprimento das disposições contratuais por parte da Concessionária é passível de aplicação das penalidades previstas, conforme disposto na cláusula 21 da minuta do Contrato de Concessão, sendo assegurada a defesa prévia pela Concessionária. Para fins de imputação de responsabilidade deverá ser observada a situação fática no caso concreto cotejando com as obrigações contratuais e regulamentares, bem como com a divisão das responsabilidades entre as partes contratantes previstas na cláusula de alocação de riscos e avaliadas eventuais excludentes de responsabilidade. Observa-se que o tema “Obras de Acordos com Terceiros” está disciplinado na subcláusula 8.8 e no Anexo 16 da minuta do Contrato de Concessão.

97. Cláusula 19.1.1 item (i) do Contrato

A cláusula 19.1.1 item (i) estabelece que a cobrança da Tarifa de Pedágio somente poderá ter início após demonstração pela Concessionária da capacidade para a operação do Sistema Rodoviário. Entendemos que o cumprimento das exigências do PER, dentro dos cronogramas estabelecidos, bem como o bom funcionamento do Sistema de Arrecadação é suficiente para demonstração de capacidade para operação do Sistema Rodoviário. Nosso entendimento está correto?

Caso a resposta seja negativa, por favor esclarecer exatamente o que será exigido para demonstração de capacidade para operação do Sistema Rodoviário?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. A demonstração pela Concessionária da capacidade para a operação do Sistema Rodoviário envolve o cumprimento das obrigações previstas no Cronograma de Implantação Operacional (Tabela 95) do Volume II do PER relativas ao mês 1.

98. Cláusula 8.36 do Contrato

Após a conclusão e efetiva liberação das obras de contornos de trechos urbanos originalmente previstas no PER, caso a transferência do trecho contornado ao Poder Concedente ultrapasse 1 (um) ano, os custos para a sua monitoração, conservação e manutenção serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro, desde que a Concessionária não tenha dado causa ao atraso. Entendemos que após a conclusão do contorno, qualquer custo no trecho que ainda não foi transferido, será reequilibrado. Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento não está correto. A cláusula 8.3.6 é clara em informar que somente no caso de transferência do trecho contornado ao Poder Concedente ultrapassar 1 (um) ano, os custos para a sua monitoração, conservação e manutenção serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro, desde que a Concessionária não tenha dado causa ao atraso.

Protocolo 50505.131674/2024-28

Recebido em 16 de outubro de 2024 – 19:18:32

1. Item 6.1 e 6.3 do Edital

O Item 6.1 do Edital estabelece que a Proponente deverá apresentar a Garantia da Proposta e a Proposta Econômica Escrita em 2 (dois) volumes lacrados, distintos e identificados em sua capa, ao passo que o item 6.3 do Edital menciona que “Cada um dos volumes da Garantia da Proposta, da Proposta Econômica Escrita e dos Documentos de Qualificação deverá ser apresentado separadamente”.

Dessa forma, diante da ausência de indicação de quantas vias de cada um dos volumes físicos devem ser entregues, entendemos que deverá ser entregue somente 1 (uma) via física e 1 (uma) via em meio eletrônico para cada volume. O entendimento está correto?

Salienta-se que, na Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 04/2023, em resposta ao Protocolo nº 50500.025379/2024-83, pergunta nº 3, a Comissão de Outorga confirmou este entendimento.

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

2. Item 6.10 do Edital

Entendemos que no caso das declarações, procurações, Proposta Econômica Escrita e demais documentos que demandem a assinatura da Proponente, será admitida a assinatura digital por meio de certificado digital (ICP Brasil), inclusive aquelas que contenham link (endereço web) de verificação de autenticidade, mesmo que não contenham meio ótico de verificação (QR Code ou código de barras). Está correto o entendimento?

Salienta-se que, na Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 04/2023, em resposta ao Protocolo nº 50500.028277/2024-10, pergunta nº 3, a Comissão de Outorga confirmou este entendimento.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. É permitida a assinatura eletrônica, mediante certificado digital em linha com a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil), conforme previsto pela Lei Federal nº 14.063/2020. Cumpre ressaltar a necessidade de o documento conter meios hábeis de verificação da autenticidade da assinatura eletrônica. Caso o

documento não possua tais meios de verificação, faculta-se a proponente adicionar o nato-digital no pen drive, sem prejuízo da apresentação da cópia fiel do volume impresso, conforme exigido no item 6.1.1 do Edital.

3. Item 9.2.1 do Edital

Considerando que o Volume da Garantia da Proposta contemplará os documentos de representação dos Representantes Credenciados (procuração e documentos societários que comprovem a outorga de poderes pelos representantes legais da Proponente – item 9.1.2 do Edital), entendemos que, em relação aos documentos previstos na parte final do item 9.2.1 – que trata do contrato de intermediação com a Corretora Credenciada –, será prescindível a apresentação de segunda via daquela documentação, caso o contrato de intermediação seja firmado pelos representantes legais da Proponente ou pelos Representantes Credenciados, cuja documentação já consta do mesmo Volume. Está correto o entendimento?

Salienta-se que, na Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 04/2023, em resposta ao Protocolo nº 50500.028277/2024-10, pergunta nº 5, a Comissão de Outorga confirmou este entendimento.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

4. Item 10.1 do Edital

representante legal da Proponente ou pelos Representantes Credenciados de forma simples, sem necessidade de autenticação ou reconhecimento de firma, ou mesmo por meio de assinatura eletrônica por meio de certificado digital ICP Brasil.

Salienta-se que, na Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 04/2023, em resposta ao Protocolo nº 50500.028277/2024-10, pergunta nº 6, a Comissão de Outorga confirmou este entendimento. Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. É permitida a assinatura eletrônica, mediante certificado digital em linha com a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil), conforme previsto pela Lei Federal nº 14.063/2020. Cumpre ressaltar a necessidade de o documento conter meios hábeis de verificação da autenticidade da assinatura eletrônica. Caso o documento não possua tais meios de verificação, faculta-se a proponente adicionar o nato-digital no pen drive, sem prejuízo da apresentação da cópia fiel do volume impresso, conforme exigido no item 6.1.1 do Edital.

5. Item 10.3 do Edital

Foi aprovada na Câmara dos Deputados a PEC nº 45/2019 (“Reforma Tributária”), a qual, observado o prazo de transição nela previsto, até 2033, promove profunda alteração na matriz tributária aplicável aos investimentos e custos bem como às receitas do projeto consistente na (i) substituição dos atuais ICMS, ISSQN, IPI, PIS e COFINS por novos tributos designados como IBS (Imposto sobre Bens e Serviços) e CBS (Contribuição sobre Bens e Serviços).

No contexto das Rodovias do Paraná – Lote 3, de acordo com o Edital de Concessão 05/2024, as Propostas Econômicas Escritas devem considerar, entre outras premissas, todos os tributos atualmente em vigor, desconsiderando qualquer benefício fiscal (Item 10.3.I), a alíquota de 5% para o ISSQN sobre a receita anual de pedágio (Item 10.3.II) bem como o benefício fiscal do REIDI até o prazo final da concessão (Item. 10.3.VII).

Conforme Contrato, a Concessionária é responsável pelos encargos tributários aplicáveis (Cláusula 15.7), sendo que o Poder Concedente é responsável, dentre outros, pelos seguintes riscos relacionados à Concessão: “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.” (Cláusula 22.3.2).

Além disso, consoante a matriz tributária atual, as receitas de pedágio estão sujeitas ao ISSQN à alíquota de 5% e ao Pis/COFINS à alíquota de 3,65%. Embora PEC acima referida não tenha sido regulamentada, sinalizam-se alíquotas no patamar de 25% sobre a receita, ou até superior, o que representa um impacto substancial sobre os custos, investimentos e sobre a receita do projeto, potencialmente capaz de afetar a capacidade financeira da Concessionária em arcar com suas obrigações, caso não haja a recomposição do equilíbrio contratual de forma concomitante ao início de vigência da nova matriz tributária. Neste contexto, indaga-se:

- a) É correto entender que as alterações na legislação tributária que impactem os tributos incidentes sobre as receitas serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro?
- b) No cenário de se implementar uma alteração tributária da envergadura como a que está ora em discussão no âmbito do Congresso, é correto assumir que o Poder Concedente revisará a tarifa mediante a aplicação do Fator C de forma concomitante ao início de vigência das novas alíquotas e tributos, conforme o previsto na Cláusula 23.4.2 (ii) do Contrato?
- c) É correto entender que as alterações na legislação tributária que impactem os tributos incidentes sobre os custos e os investimentos serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro? Tendo em vista que a redação da Cláusula 23.4.2 do Contrato não estabelece de forma específica como se dará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro no caso de alteração na legislação tributária que afete os custos e investimentos da Concessionária, indaga-se como se dará a recomposição neste caso?

Salienta-se que, na Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 02/2023, em resposta ao Protocolo nº 50505.049327/2024-52, pergunta nº 29, a Comissão de Outorga confirmou que os riscos relacionados a alterações na legislação e regulamentação ou a superveniência de jurisprudência vinculante, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da Concessão, são alocados ao Poder Concedente.

Respostas: a) Sim, na forma da cláusula 22.3.2.

b) O Poder Concedente poderá utilizar qualquer meio indicado na subcláusula 23.3.1 da minuta de contrato.

c) Sim, todos os impactos decorrentes de alterações tributários que sejam devidamente comprovados serão compensados, exceto de impostos sobre a renda. As formas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro constam na 23.3.1.

6. Item 16.3 do Edital Item 10 do Anexo 5

O Item 16.3 do Edital estabelece os documentos que deverão ser apresentados pela Adjudicatária à ANTT após a publicação do Ato de Homologação, em especial a minuta do Estatuto Social da SPE (item III). No entanto, a tabela do item 10 do Anexo 5 (Documentos de Qualificação) prevê, na alínea E, que a proponente deverá apresentar, entre outros documentos, a minuta do estatuto social da SPE. Solicitamos a confirmação do entendimento de que a minuta do Estatuto Social da SPE a integrar a documentação de qualificação da Proponente deve contemplar as principais

disposições do Estatuto Social da futura SPE em caráter preliminar, sem prejuízo de modificações posteriores que se mostrarem necessárias à finalização da versão definitiva do documento, que será apresentado pela Adjudicatária à ANTT como condição para assinatura do Contrato nos termos do item 16.3, II e III, do Edital.

Salienta-se que, na Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 04/2023, em resposta ao Protocolo nº 50500.025379/2024-83, pergunta nº 8, a Comissão de Outorga confirmou este entendimento. Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

7. Item 3 do Anexo 5 (Documentos de Qualificação) do Edital

O subitem “C” prevê que a Proponente deverá apresentar “Certidão atualizada da Proponente pessoa jurídica expedida pelo registro empresarial ou cartório competente”.

Entendemos que, em se tratando de empresa com sede no Estado de São Paulo, a Certidão Simplificada expedida pela Junta Comercial do Estado de São Paulo atende ao subitem 3 - C do Anexo 5 do Edital, tal como reconhecido recentemente pela ANTT em outras licitações de concessões rodoviárias.

Salienta-se que, na Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 04/2023, em resposta ao Protocolo nº 50500.025379/2024-83, pergunta nº 9, a Comissão de Outorga confirmou este entendimento. Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o 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.

8. Item 9 do Anexo 5 (Documentos de Qualificação) do Edital

Entendemos que, na hipótese de comprovação da qualificação técnica por meio de certidões ou atestados que comprovem a experiência prévia na Gestão e exploração de Rodovias em nome de empresa Controlada, Controladora, coligada ou sob o mesmo controle comum da Proponente, serão admitidos quaisquer documentos aptos a comprovar as relações societárias entre a Proponente e a empresa detentora do documento.

Salienta-se que, na Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 04/2023, em resposta ao Protocolo nº 50500.025379/2024-83, pergunta nº 10, a Comissão de Outorga confirmou este entendimento. Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Para a aceitação da comprovação da qualificação técnica serão aceitos documentos que comprovem o vínculo societário entre a Proponente e a empresa detentora do documento.

9. Contrato – Cláusula 8.3.3 Item 3.2.2 – Obras de Melhorias - PER

Com relação às Obras de Melhorias previstas no PER, tem-se na redação da Cláusula 8.3.3 que “A ANTT poderá aprovar, caso a caso, a alteração do tipo de solução de melhoria prevista no PER e/ou seu deslocamento, desde que seja mantida a sua funcionalidade, que não seja aplicada uma solução inferior, e que a nova solução e localização não apresentem maior impacto socioambiental.”

No item 3.2.2. do PER menciona-se que “Alterações de tipo de dispositivo ou sua localização serão previamente solicitados à ANTT para análise, e sua aprovação não ensejará reequilíbrio econômico-financeiro.”

Entendemos que, ao aprovar a alteração proposta pela concessionária por meio de uma solução não inferior e que atenda os objetivos do PER, não caberá aplicação de Fator D pela alteração do tipo e/ou localização da melhoria.

Salienta-se que, na Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 01/2023, em resposta ao Protocolo 50500.183444/2023-11, pergunta nº 12 (pág. 69), a Comissão de Outorga confirmou este entendimento. Está correto o entendimento?

Respostas: O entendimento está correto para a hipótese proposta. Não incidirá o Fator D para casos em que tenha havido alteração do tipo de obra de melhoria prevista no PER e/ou seu deslocamento, desde que seja mantida a sua funcionalidade, que não seja aplicada uma solução inferior, e que a nova solução e localização não apresentem maior impacto socioambiental, considerando a entrega das obras nos prazos e parâmetros previstos no PER.

10. PER Volume I - 5.1.2 Compensação

Foi considerada a compensação ambiental considerando as intervenções em proporção 1:1, no entanto há Legislação Estadual mais atual que estabelece a proporção 3:1. Para o cálculo de compensação deverá ser considerado o indicado 1:1?

Respostas: O entendimento não está correto. A compensação ambiental deverá ser realizada de acordo com o descrito no PER Volume I - 5.1.2.

11. PER Volume I - 5.1.1 Inventário

Não identificamos no cálculo do escopo 3 do Carbono, o item de resíduos gerados nas operações. Portanto, entendemos que não deve ser incluído no cálculo de neutralização dos resíduos gerados na operação. Está correto o entendimento?

Respostas: O entendimento não está correto. Esclarecemos que no cálculo de emissões foi considerada a variável "3.3 resíduos gerados na operação" no Escopo 3, conforme detalhado na aba "Carbono Neutro" da planilha de custos socioambientais. Dessa forma, a referida variável entrou no cálculo de neutralização e deve ser considerada pela concessionária.

12. PER Volume I item 3.1.8

i) No PER Volume I item 3.1.8. Sistemas Elétricos e de Iluminação é indicado que a implantação de iluminação seguirá o cronograma de obras de acordo com o PER Volume II, entretanto é silente quanto ao prazo dos trechos de travessias urbanas onde NÃO há implantação de obras. Entendemos, portanto, que neste caso o prazo de implantação é até o quinto ano. Está correto o entendimento?

ii) Quanto aos trechos de travessias urbanas a serem devolvidos aos municípios quando da construção dos contornos, entendemos que não será obrigação implantar iluminação pública, uma vez que prevista a iluminação dos contornos, o que implicaria na implantação em duplicidade, cujo custo não foi previsto no MEF. Está correto o entendimento?

Respostas: i) O entendimento está correto. Conforme o PER Volume 2, item 3.1.8, os sistemas elétricos e de iluminação, devem ser implantados e/ou complementados até a fase de recuperação (5º ano).

ii) O entendimento não está correto. Conforme o item 3.2.2 Obras de melhorias " A partir do recebimento definitivo da obra de contorno de trechos urbanos, sua extensão será incorporada à Concessão, sendo o trecho urbano contornado transferido ao Poder Concedente e sua extensão descontada da Concessão. Ressalte-se que, até a efetivação da transferência, permanece a concessionária responsável por manter o trecho contornado nas mesmas condições do restante da concessão, inclusive com relação ao monitoramento. Nesses casos, deve-se manter o atendimento aos parâmetros definidos no PER, correspondentes ao ano da concessão previsto para a conclusão do contorno ou, em caso de atraso por responsabilidade da concessionária, aos mesmos parâmetros da concessão para o mesmo período. Após a liberação do contorno ao tráfego e autorização da ANTT, a Concessionária deixará de operar o segmento contornado e passará a operar exclusivamente o trecho do contorno."

13. PER Volume II Item 3.2.2

Foram excluídos os segmentos de SNV indicados no PER Volume II, referente as correções de traçado. Dessa forma, com base no item B.2 Correção Geométrica, indicado no Volume II do PER, entendemos que não será necessária adequação de correção de traçado em curvas horizontais e verticais, tanto para os trechos previstos no item B2 quanto para os trechos rurais.

Está correto o entendimento?

Salienta-se ainda que no MEF não foi identificado valores para este serviço.

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Segundo o PER Volume I, item 3.2.8.1 , subitem a. Pistas Existentes: "iv. A geometria de curvas verticais e horizontais das pistas existentes não precisará ser adequada, exceto nos trechos com correções de traçado previstas no PER VOLUME II". Como no PER Volume II do Lote 3 não estão especificadas correções geométricas para as pistas existentes, estas não precisarão ser corrigidas. Entretanto, para os subitens b. Pistas Novas Adjacentes e c. Pistas Novas Não Adjacentes, do PER Volume I item 3.2.8.1, deverão ser seguidos os parâmetros descritos no PER Volume I, bem como a Velocidade Diretriz do PER Volume II.

Cabe ainda destacar que a concessionária deverá atender ao descrito no PER Volume I, segundo o item 3.2.8.1., subitem d. Velocidades Diretrizes: "... a Concessionária deverá apresentar à ANTT um estudo de retro análise da geometria horizontal e vertical (curvas horizontais e verticais) das vias existentes e projetadas, com o objetivo de mapear velocidades divergentes das velocidades diretrizes mínimas apresentadas no PER VOLUME II e implementar as seguintes medidas neste prazo:

- i. Em casos em que a velocidade encontrada for menor que a diretriz, em até 10 km/h, poderá ser restringida a velocidade através de sinalização ostensiva;
- ii. Em casos em que a velocidade encontrada for menor que a diretriz, em mais que 10 km/h, e não houver obra prevista para o local, manter a velocidade diretriz mínima, aplicando-se medidas mitigadoras,..."

14. PER Volume II Tabela 6 – Obras de Duplicações da PR-323, SNV 323S0075EPR

Na Tabela 6 do PER Vol.II, a Duplicação da PR-323 finaliza após a OAE existente no km 60. O PER não indica nova OAE. Nosso entendimento é que a duplicação, portanto, terminará antes da referida OAE. Está correto o entendimento? Ressaltamos que o MEF não tem valor precificado para esta OAE.

Respostas: O entendimento não está correto.

O item 3.2.2.F (Lote 3) do PER - Volume II prevê a melhoria do dispositivo existente localizado no km 60 da PR-323. As soluções construtivas e respectivos custos apresentados no Modelo Econômico-Financeiro possuem caráter referencial e não vinculativo.

15. PER Volume II – Item 3.2.1 Obras de Ampliação da Capacidade -

Os segmentos do km 82,230 ao km 84,796 Crescente e km 82,230 ao km 84,793 decrescente da Tabela 8, preveem implantação de Faixas Adicionais na PR-445. Não foi previsto intervenção na OAE do km 84,795 Crescente/Decrescente e mesmo aplicando restrição geométrica será necessário demolir a OAE e reconstruir. Está correto nosso entendimento?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto.

O Programa de Exploração da Rodovia - Volume II, no item 3.2.2.R. (Lote 3) prevê as implantações das OAEs nos quilômetros 84,851 e 84,876 da PR-445. As respectivas intervenções a serem executadas nas OAEs estão precificadas no Modelo Econômico-Financeiro.

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. Deverá a concessionária elaborar sua proposta tendo em vista o atendimento aos Parâmetros de Desempenho contidos no PER.

16. PER Volume II -Item 3.2.2 Obras de Melhoria

A Tabela 4 indica a implantação do segmento de Duplicação BR376, SNV 376BPR0270 do km 245,140 ao 245,520, apresenta uma OAE de linha férrea já construída. Caso, mesmo considerando a possibilidade de excessão dos parâmetros de largura, seja necessária demolição e realocação da linha férrea em questão, conforme projeto aprovado na ANTT, a questão será tratada sob a ótica de remoção ou relocação de interferências descrita na subcláusula 8.1.8 do contrato.

Está correto o entendimento?

Salienta-se que, na Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 02/2023, em resposta ao Protocolo 50500.233759/2023-17, pergunta de nº 42, a Comissão de Outorga confirmou este entendimento.

Respostas: Sim, está correto o entendimento.

O PER - Volume II, em seu item "3.2.4. B" (Lote 3) possibilita, nos casos de travessias sob linhas férreas, flexibilizações nas larguras dos elementos da seção transversal da rodovia.

Para os casos em que essa flexibilização não atender à largura mínima necessária para a ampliação da pista, a Concessionária deverá comprovar à ANTT essa impossibilidade quando da apresentação do anteprojeto.

Informa-se, ainda, que a Concessionária deve atender à Resolução ANTT nº 5.956/2021, que trata dos procedimentos a serem seguidos na execução de projetos em área objeto de concessão

ferroviária, ou normativa que vier a substituí-la, que prevê a aprovação do projeto pela concessionária de ferrovia antes da autorização do início da obra pela ANTT.

Quanto à execução da duplicação na localização do viaduto ferroviário, no Km 245,400, dependerá da transposição da linha férrea em operação para o viaduto paralelo, sob responsabilidade da concessionária ferroviária.

Caso, mesmo considerando a possibilidade de exceção dos parâmetros de largura, seja necessária a realocação da Linha Férrea em questão, conforme projeto aprovado pela ANTT, a questão será tratada sob a ótica de remoção ou realocação de interferências (subcláusula 8.1.8 do Contrato).

17. PER Volume II Item - 3.2.1 Obras de Ampliação da Capacidade

A Tabela 4 indica a implantação do segmento de Duplicação BR376, SNV 376BPR0270 do km 245,140 ao 245,520, apresenta uma OAE de linha férrea já construída. Caso, mesmo considerando a possibilidade de excessão dos parâmetros de largura, seja necessária demolição e realocação da linha férrea em questão, conforme projeto aprovado na ANTT, a questão será tratada sob a ótica de remoção ou relocação de interferências descrita na subclausula 8.1.8 do contrato.

Está correto o entendimento?

Salienta-se que, na Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 02/2023, em resposta ao Protocolo 50500.233759/2023-17, pergunta de nº 42, a Comissão de Outorga confirmou este entendimento.

Respostas: Sim, está correto o entendimento.

O PER - Volume II, em seu item "3.2.4. B" (Lote 3) possibilita, nos casos de travessias sob linhas férreas, flexibilizações nas larguras dos elementos da seção transversal da rodovia.

Para os casos em que essa flexibilização não atender à largura mínima necessária para a ampliação da pista, a Concessionária deverá comprovar à ANTT essa impossibilidade quando da apresentação do anteprojeto.

Informa-se, ainda, que a Concessionária deve atender à Resolução ANTT nº 5.956/2021, que trata dos procedimentos a serem seguidos na execução de projetos em área objeto de concessão ferroviária, ou normativa que vier a substituí-la, que prevê a aprovação do projeto pela concessionária de ferrovia antes da autorização do início da obra pela ANTT.

Quanto à execução da duplicação na localização do viaduto ferroviário, no Km 245,400, dependerá da transposição da linha férrea em operação para o viaduto paralelo, sob responsabilidade da concessionária ferroviária.

Caso, mesmo considerando a possibilidade de exceção dos parâmetros de largura, seja necessária a realocação da Linha Férrea em questão, conforme projeto aprovado pela ANTT, a questão será tratada sob a ótica de remoção ou realocação de interferências (subcláusula 8.1.8 do Contrato).

18. PER Volume II - 3.3.6 Canteiro Central e Faixa de Domínio

No item 3.3.6 do PER, o texto sobre roçada diz "os serviços deverão ser executados visando a manutenção dos parâmetros;", mas não faz citação direta aos parâmetros. Entendemos que os parâmetros mencionados estão definidos no 3.1.6 Canteiro Central e Faixa de Domínio itens 2 e 6, sendo estes os parâmetros válidos de Conservação Rodoviária. Está correto esse entendimento?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Os parâmetros a serem atendidos estão no item 3.1.6 e devem ser atendidos em sua totalidade já que o período de conserva, referido no item 3.3.6, vai da data de assunção do Sistema Rodoviário até o final da concessão.

19. 3.1.8 Sistemas Elétricos e de Iluminação

Entendemos que a responsabilidade da Concessionária pela manutenção e pelos custos de consumo de energia dos sistemas elétricos e de iluminação existentes e novos não se aplica às instalações das Unidades Operacionais e Delegacias da Polícia Rodoviária Federal, tendo à União a responsabilidade do seu custeio. Nosso entendimento está correto?

Caso negativo, favor esclarecer. Cabe mencionar que na ATA de Esclarecimentos 08-10-2021 (ATA DE RESPOSTAS AOS PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS EDITAL Nº 03/2021) foi esclarecido que não é responsabilidade da Concessionária.

Respostas: O entendimento está correto. 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.

20. Contrato – Cláusula 8.6 Contornos Alternativos e PER - Volume I, Item 3.2.4 Obras de Contorno Alternativo em Trechos Urbanos

De acordo com a cláusula 8.6.4 do contrato: “Após a conclusão de eventuais obras de Contorno Alternativo, o trecho urbano objeto de contorno será transferido ao Poder Concedente.” Está previsto no item 3.2.4 que: “O trecho urbano contornado será passível de devolução ao Poder Concedente e, caso efetivada, sua extensão será descontada da Concessão. Ressalta-se que, até que essa transferência seja concluída, a concessionária continua responsável por manter o trecho contornado nas mesmas condições do restante da concessão, incluindo o monitoramento.”

a) Levando em consideração o monitoramento dos trechos urbanos que serão contornados, entendemos que a transmissão de dados nestes trechos poderá ser disponibilizada através de tecnologia escolhida pela Concessionária, desde que atenda os parâmetros do Edital, e não necessariamente através de Fibra Óptica. O entendimento está correto?

b) Caso seja obrigatória a implantação de fibra ótica nestes trechos, essa fibra deverá ser mantida pela concessionária ao longo de todo o período de concessão ou deverá ser revertida ao poder concedente?

c) É correto o entendimento que todos os equipamentos ITS instalados nos trechos urbanos antes da implantação dos contornos poderão ser remanejados para o novo trecho após a conclusão da transferência ao Poder Concedente uma vez que eles não serão operados pelos municípios??

Respostas: a) no item 3.4.4.1 Sistemas de Comunicação, o item 1 dos parâmetros técnicos estabelece que: "A fibra ótica será o principal meio de transmissão entre as instalações fixas do sistema operacional, inclusive da ANTT e da PRF e do BPRv."

b) no item 3.2.4 Obras de Contorno Alternativo em Trechos Urbanos, ressalta-se que, até que essa transferência seja concluída, a concessionária continua responsável por manter o trecho contornado nas mesmas condições do restante da concessão, incluindo o monitoramento. Nessas circunstâncias, a concessionária deve continuar atendendo aos parâmetros estabelecidos no Plano de Exploração Rodoviária (PER), correspondentes ao ano da concessão proposto para a conclusão do contorno ou, em caso de atraso por responsabilidade da concessionária, aos mesmos parâmetros da concessão para o mesmo período.

Dessa forma, a interrupção da fibra ótica não será justificativa para eventuais falhas de comunicação, e a infraestrutura deverá ser mantida se necessária para a operação da rodovia durante o período da concessão.

c) O remanejamento de equipamentos ITS para o novo trecho é possível, desde que a concessionária mantenha os parâmetros operacionais estabelecidos no PER Volume I.

21. Contrato – Anexo 2 – PER BASE. Item 3.1.1

No Item 3.1.1, na nota de rodapé 2, subsequente ao quadro 3.1.1, menciona que:

"Ao final da fase de recuperação (5º ano) e durante toda a fase de manutenção, devem ser observados: média do segmento homogêneo de $1 \text{ km} \leq 5 \text{ mm}$ (principais) e 7 mm (marginais); e valores individuais ($200 \text{ m} \leq 10 \text{ mm}$ (principais) e 12 mm (marginais))"

Ou seja, é admitida uma tolerância, que entendemos como bastante adequada, para atendimento dos parâmetros de quinto ano. Todavia, não existe uma tolerância indicada para os valores individuais dos parâmetros do primeiro e terceiro ano. Por lógica, entendemos que a mesma metodologia e tolerância de 5 mm nos valores individuais, são aplicados aos parâmetros de primeiro e terceiro ano. Está correto o entendimento?

Respostas: O entendimento não está correto.

Para parâmetros indicados para primeiro e terceiro anos estão apresentados no item de Metodologia de Aferição do PER Volume I na tabela de Parâmetro de Desempenho, linha 2 - Flechas máximas nas trilhas de roda, sendo as tolerâncias para os anos iniciais maiores que ao final da recuperação. Para tolerância dos valores individuais do primeiro e terceiro ano segue os valores apresentados no quadro, tendo em vista ser fase de recuperação do sistema rodoviário, devendo atender o que dispõe o item Metodologia de Aferição, procedimentos, item 2.

22. Contrato – Anexo 2 – PER BASE. Item 3.1.1

Contrato – Anexo 2 – PER BASE. No Item 3.1.1, na Tabela de Parâmetros de Desempenho, linha 4, exige-se IRI - Irregularidade Longitudinal Máxima ao final do 5º ano menor que $2,7 \text{ m/km}$. Todavia, a nota de rodapé "3", subsequente ao quadro 3.1.1, apresenta valores incompatíveis, indicando valores menores que $3,0 \text{ m/km}$ para os mesmos segmentos homogêneos. Solicita-se compatibilização de valores entre o quadro e a nota 3.

Respostas: O entendimento está correto. O PER será corrigido. O valor que deverá ser considerado na linha do rodapé é de $2,70 \text{ m/km}$ conforme tabela de parâmetros.

23. Contrato – Anexo 2 – PER BASE. Item 3.1.1

Contrato – Anexo 2 – PER BASE. No Item 3.1.1, na Tabela de Parâmetros de Desempenho, linha 1, exige-se: "Desnível máximo entre pista e acostamento" de 5 cm no 1º ano e ausência ao final do 5º ano. Entendemos que nos trechos com previsão de obras de ampliação e melhoria, a correção do desnível poderia ser realizada pari passu com estas obras, respeitando-se o limite máximo de 5 cm dos Trabalhos Iniciais (Ano 1), uma vez que não impacta a segurança do usuário e representa um retrabalho onerando desnecessariamente o projeto. Está correto o entendimento?

Respostas: O entendimento está correto.

24. Contrato – Anexo 2 – PER BASE. Item 3.1.1

Contrato – Anexo 2 – PER BASE. No item 3.1.1 Metodologia de Aferição é indicado os levantamentos de MPD e Grip Number (GN) para avaliação da macro e microtexturas do pavimento em toda a extensão.

Entende-se como razoável o levantamento do MPD com equipamento a laser em toda a extensão. Todavia, o GN, obtido com o ensaio do Grip Tester é um ensaio moroso, que necessita interrupção parcial do tráfego, abastecimento constante de água e com desgaste elevado de equipamento. Entende-se que o ensaio de Grip Tester, dada a sua característica e dificuldade executiva, será requerido apenas nos segmentos críticos (aqueles com altos índices de sinistros de trânsito), e a requisição de MPD em 100% da extensão. Está correto o entendimento?

Respostas: Não, o entendimento não está correto.

Conforme apresentado no PER Volume I - Metodologia de Aferição, tópico 6, deverá ser utilizado, preferencialmente, equipamento a laser ou tecnologia equivalente que venha a substituí-lo, para obtenção do MPD, com integração dos dados a cada 200 m, e Grip Tester, ou equipamentos equivalentes que atendam à norma ASTM E-1960 (2001), avaliando-se sempre a trilha de roda externa, e integrando-se valores de atrito a cada 200 m, em 100% da extensão da rodovia. Os seguimentos homogêneos avaliados deverão possuir extensão contínua de no mínimo 1 km. Alternativamente, para avaliações pontuais (como em pontos com altos índices de sinistros de trânsito, para avaliação a nível de projeto ou nível de rede para pequena extensão), pode ser utilizado o Ensaio de Mancha de Areia, para macrotextura, e o Pêndulo Britânico, para microtextura.

Protocolo 50505.131678/2024-14

Recebido em 16 de outubro de 2024 – 19:28:59

1. Parte II, item (xli), do Edital

O Edital define o “Petitionamento Eletrônico”, destinado a usuários externos à ANTT para petitionamento e assinatura de documentos, em especial, para protocolo de impugnações (item 4.2 do Edital) e recursos administrativos (item 15.2 do Edital). Solicitamos confirmação de que o sistema a que se refere o Petitionamento Eletrônico é o Sistema Eletrônico de Informações (SEI) da ANTT, disponível em <https://portal.antt.gov.br/sei>.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

2. Itens 5.7 e 9.1.4 do Edital

Entendemos que, caso a Proponente seja um Consórcio, todas as declarações exigidas pelo Edital poderão ser assinadas pelos Representantes Credenciados, em nome do Consórcio Proponente, dispensando a apresentação de declarações individualizadas pelas consorciadas, a exemplo de, dentre outras declarações:

- a) Declaração de Elaboração Independente de Proposta, prevista no item 7.4, IX, do Edital, conforme modelo constante do Anexo 15;
- b) Declaração de cumprimento das exigências de reserva de cargos para pessoa com deficiência e para reabilitado da Previdência Social, exigida pelo Anexo 5, item 8, Tabela VI, “G”, do Edital, conforme modelo constante do Anexo 18;
- c) Declaração de compromisso de cumprimento do disposto no art. 7º, inciso XXXIII, da Constituição Federal, exigida pelo Anexo 5, item 10, Tabela VIII, “A”, conforme modelo constante do Anexo 7;

d) Declaração de inexistência de processo de falência, autofalência, recuperação judicial ou extrajudicial, exigida pelo Anexo 5, item 10, Tabela VIII, “B”, conforme modelo constante do Anexo 8;

e) Declaração quanto à inexistência de fato impeditivo, exigida pelo Anexo 5, item 10, Tabela VIII, “C”, conforme modelo constante do Anexo 9;

f) Declaração de capacidade financeira, exigida pelo Anexo 5, item 10, Tabela VIII, “D”, conforme modelo constante do Anexo 10.

O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecer quais declarações deverão ser apresentadas individualmente em nome das consorciadas.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

3. Itens 6.1 e 6.1.1 do Edital

Uma vez que os itens 6.1 e 6.1.1 do Edital não contêm indicação de que os volumes físicos devem ser entregues em mais de 1 (via), devidamente acompanhada da respectiva via digital, entende-se que a Proponente deverá entregar somente 1 (uma) via para cada volume da Garantia da Proposta e da Proposta Econômica Escrita. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecimento do tema. O entendimento foi confirmado pela ANTT no Protocolo 50505.031766/2024-17, Esclarecimento nº 01 da Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento do Edital de Concessão nº 01/2024 (BR-381/MG).

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

4. Item 6.1.1 do Edital

Entendemos que o meio eletrônico referido no item 6.1.1 do Edital corresponde a um pen-drive sem senha, com identificação da Proponente, que deverá ser inserido internamente ao volume lacrado. O entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

5. Item 6.2 do Edital

O item 6.2 do Edital prevê que a Proponente vencedora deve apresentar os Documentos de Qualificação por meio de Peticionamento Eletrônico, em caráter sigiloso. Considerando que não há qualquer indicação de que o volume dos Documentos de Qualificação deve ser apresentado em mais de 1 (uma) via, entende-se que a Proponente deverá protocolar, mediante peticionamento eletrônico, somente 1 (uma) via dos Documentos de Qualificação. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecimento do tema. O entendimento foi confirmado pela ANTT no Protocolo 50505.031766/2024-17, Esclarecimento nº 02 da Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento do Edital de Concessão nº 01/2024 (BR-381/MG).

Respostas: A Proponente vencedora deverá protocolar, mediante peticionamento eletrônico, somente 1 (uma) via dos Documentos de Qualificação. Ademais, o peticionamento eletrônico deverá ser feito por meio de um de seus Representantes Credenciados, 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.

6. Itens 6.3 e 6.3.1

Entendemos que, para os fins da numeração sequencial de páginas exigida pelo Edital, todas as páginas com conteúdo dos volumes físicos deverão ser numeradas, com exceção do Termo de Encerramento indicado no item 6.4 do Edital, sendo consideradas “sem conteúdo” apenas as páginas em branco, que não deverão ser numeradas. Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

7. Item 6.10 do Edital

O item 6.10 do Edital dispensa a autenticação dos documentos exigidos das Proponentes. Por essa razão, entendemos que as Proponentes poderão apresentar cópias simples de todos os documentos que comporão os Volumes, sem a necessidade de autenticação. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecimento do tema.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. A Proponente poderá apresentar uma via com cópia simples dos documentos no interior do Volume, conforme previsão do item 6.10 do Edital. Resguardado o direito da Comissão de Outorga de realizar diligências que envolvam a apresentação de documentos complementares pelas Proponentes.

8. Item 9.1.4 do Edital

Entendemos que, no caso das declarações, procurações, Proposta Econômica Escrita e demais documentos que demandem a assinatura da Proponente, será admitida a assinatura digital por meio de certificado digital (ICP Brasil), inclusive aquelas que contenham link (endereço web) de verificação de autenticidade, mesmo que não contenham meio ótico de verificação (QR Code ou código de barras). Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. É permitida a assinatura eletrônica, mediante certificado digital em linha com a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil), conforme previsto pela Lei Federal nº 14.063/2020. Cumpre ressaltar a necessidade de o documento conter meios hábeis de verificação da autenticidade da assinatura eletrônica. Caso o documento não possua tais meios de verificação, faculta-se a proponente adicionar o nato-digital no pen drive, sem prejuízo da apresentação da cópia fiel do volume impresso, conforme exigido no item 6.1.1 do Edital.

9. Itens 7.9 e 14.3.2 do Edital

Entendemos que as hipóteses de execução da Garantia da Proposta (Item 7.9) devem ser interpretadas em conjunto com as disposições do Item 14.3.2, de modo que a execução da referida garantia somente ocorrerá caso se verifique a fraude à licitação, com a devida comprovação do elemento de culpabilidade (má-fé) e não nos casos de simples não atendimento às exigências do Edital ou da Lei. Está correto o entendimento?

O entendimento foi confirmado pela ANTT no Protocolo 50500.025379/2024-83 da Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento do Edital de Concessão nº 04/2023 (BR-040/MG).

Respostas: Sim, o entendimento está correto. O disposto no item 7.9 do edital, que permite a execução da garantia de proposta na hipótese de os documentos de qualificação ou a proposta econômica da proponente vencedora não atenderem as exigências do edital, deve ser interpretado conjuntamente com o disposto no item 14.3.2, ou seja, somente se procederá à execução da garantia de proposta na hipótese de inabilitação ou desclassificação da proponente se verificada a ocorrência de fraude.

10. Item 9.2.1 do Edital

Considerando que o Volume da Garantia da Proposta contemplará os documentos de representação dos Representantes Credenciados (procuração e documentos societários que comprovem a outorga de poderes pelos representantes legais da Proponente – item 9.1.2 do Edital), entendemos que, em relação aos documentos previstos na parte final do item 9.2.1 – que trata do contrato de intermediação com a Corretora Credenciada –, será prescindível a apresentação de segunda via daquela documentação, caso o contrato de intermediação seja firmado pelos representantes legais da Proponente ou pelos Representantes Credenciados, cuja documentação já consta do mesmo Volume. Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

11. Item 15.1 do Edital

Entendemos que a licitação será processada com fase recursal única, após a publicação da Ata de Julgamento do Leilão, momento em que poderão ser questionados tanto questões atinentes à classificação das Propostas Econômicas Escritas quanto em relação à análise dos Documentos de Qualificação da Proponente vencedora. O entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Após a publicação da Ata de Julgamento, começará a contar o prazo para a interposição de eventuais recursos referentes às decisões da Comissão de Outorga.

12. Item 9 do Anexo 5 do Edital

Entendemos que, na hipótese de comprovação da qualificação técnica por meio de certidões ou atestados que comprovem a experiência prévia na Gestão e Exploração de Rodovias em nome de empresa Controlada, Controladora, coligada ou sob o mesmo controle comum da Proponente, serão admitidos quaisquer documentos aptos a comprovar as relações societárias entre a Proponente e a empresa detentora do documento. O entendimento está correto?

O entendimento foi confirmado pela ANTT no Esclarecimento nº 10, Protocolo 50500.233767/2023-55, da Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento do Edital de Concessão nº 02/2023 (Lote 2 do Estado do Paraná).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

13. Item 7.10 do Edital

Considerando o mercado de seguros e as disposições da Circular SUSEP nº 662/2022 – que garante à seguradora a prerrogativa de considerar determinados riscos como excluídos em seus arts. 24 e 25 –, entendemos que as Proponentes poderão apresentar apólices de seguro-garantia com identificação de riscos excluídos, desde que não contenham cláusulas excludentes de

responsabilidades contraídas pelo tomador relativamente à participação no Leilão que contrariem a regulamentação aplicável ao seguro-garantia. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecimento do tema. O entendimento foi confirmado pela ANTT no Protocolo 50505.031293/2024-40, Esclarecimento nº 11 da Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento do Edital de Concessão nº 01/2024 (BR-381/MG).

Respostas: Sim, o entendimento 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.

14. Item 10.1 do Edital

Entendemos que a Proposta Econômica Escrita poderá ser assinada pelo representante legal da Proponente ou pelos Representantes Credenciados de forma simples, sem necessidade de autenticação ou reconhecimento de firma, ou mesmo por meio de assinatura eletrônica por meio de certificado digital ICP Brasil. O entendimento está correto? O entendimento foi confirmado pela ANTT no Esclarecimento nº 6, Protocolo 50500.233767/2023-55, da Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 02/2023 (Lote 2 do Estado do Paraná).

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

15. Item 10.3, VII, do Edital

Entendemos que, na hipótese em que o benefício do Regime Especial para Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura (REIDI) não seja obtido pela futura Concessionária, em decorrência de eventos, fatos ou atos alheios ao seu controle, haverá direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em seu favor. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecimento do tema. No Edital de Concessão nº 01/2024 (BR-381/MG), o entendimento foi confirmado pela ANTT no Protocolo 50505.031293/2024-40, Esclarecimento nº 10 da Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento do Edital de Concessão nº 01/2024 (BR-381/MG).

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Somente haverá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso o benefício não seja concedido pelas hipóteses de risco compartilhado ou assumido pelo Poder Concedente, na forma da cláusula 22 do contrato.

16. Item 6, Tabela IV, “F”, do Anexo 5 do Edital

Na hipótese em que a Proponente seja fundo de investimento, o item 6, “F”, constante da Tabela IV do Anexo 5 do Edital, exige a apresentação de “Comprovação de que o fundo de investimentos se encontra devidamente autorizado a participar do Leilão e que o seu administrador pode representá-lo em todos os atos e para todos os efeitos do Leilão, assumindo em nome do fundo de investimentos todas as obrigações e direitos que decorrem do Leilão”. Entendemos que o fundo de investimento Proponente deverá ser representado na forma de seu regulamento registrado

perante a Comissão de Valores Mobiliários (CVM), por administrador ou gestor, a depender do regramento do regulamento. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecimento do tema. O entendimento foi confirmado pela ANTT no Protocolo 50505.031293/2024-40, Esclarecimento nº 12 da Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento do Edital de Concessão nº 01/2024 (BR-381/MG).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

17. Itens 9, 7.1 e 7.2 do Anexo 5 do Edital

O Anexo 05 estabelece, como requisito de qualificação econômico-financeira, a comprovação, por parte do Proponente, de patrimônio líquido de, no mínimo, R\$ 516.500.000,00 (quinhentos e dezesseis milhões e quinhentos mil reais) para o Lote 03. Para fundos de investimento, a forma de comprovação está prevista em seu item 7.2. No entanto, é preciso destacar que fundos de investimento constituídos recentemente não contam com histórico de envio de Informe Trimestral à CVM, uma vez que são fundos não operacionais. Sendo assim, entendemos que, para fundos de investimento recém-constituídos, o requisito de patrimônio líquido poderá ser comprovado mediante compromissos de investimento ou declaração do administrador do fundo referente a subscrição de capital, sem necessidade de apresentação de Informes Trimestrais. Nosso entendimento está correto? A ANTT confirmou o entendimento no Esclarecimento nº 13, Protocolo 50500.184341/2023-61, da Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 01/2023 (Lote 1 do Estado do Paraná), afirmando que “Excepcionalmente, no caso de fundos de investimento para os quais o envio de Informe Trimestral ainda não seja exigível nos termos da regulamentação aplicável, em especial a Instrução CVM n. 578/2016, a comprovação do requisito do patrimônio líquido mínimo previsto no item 7.1 do Anexo 5 ao Edital poderá ocorrer por meio de comprovação de compromissos de investimentos e declaração do administrador do fundo referente a subscrição de capital no montante mínimo exigido no Edital, em caráter irrevogável e irretratável, dispensada a apresentação do Informe Trimestral”.

Respostas: A comprovação de patrimônio líquido dar-se-á por qualquer uma das condicionantes previstas no item 7.3 do Anexo 5 ao Edital. Excepcionalmente, no caso de fundos de investimento para os quais o envio de Informe Trimestral ainda não seja exigível nos termos da regulamentação aplicável, a comprovação do requisito do patrimônio líquido mínimo previsto no item 7.1 do Anexo 5 ao Edital poderá ocorrer por meio de comprovação de compromissos de investimentos e declaração do administrador do fundo referente a subscrição de capital no montante mínimo exigido no Edital, em caráter irrevogável e irretratável, dispensada a apresentação do Informe Trimestral.

18. Itens 9, 7.1 e 7.2 do Anexo 5 do Edital

O Anexo 05 estabelece, como requisito de qualificação econômico-financeira, a comprovação, por parte do proponente, de patrimônio líquido de, no mínimo, R\$ 516.500.000,00 (quinhentos e dezesseis milhões e quinhentos mil reais) para o Lote 03. Para fundos de investimento, a forma de comprovação está prevista em seu item 7.2. Entendemos que os requisitos de qualificação econômico-financeira do fundo de investimento Proponente não operacional e recém constituído poderá ser atendido mediante comprovação do patrimônio líquido de seu acionista, o que poderá ocorrer mediante apresentação (i) da documentação exigida no item 7.2 do Anexo 5 ao Edital, de modo que o(s) acionista(s) comprove que possui o patamar exigido no item 9 do Anexo 5 do Edital

para fins de qualificação econômico-financeira, juntamente (ii) com boletim de subscrição de aumento de capital da Proponente em montante suficiente para que, uma vez integralizado o capital, o patrimônio líquido da Proponente atenda ao montante mínimo exigido no edital e (iii) declaração do contador que assina o balanço da Proponente, atestando que, uma vez integralizado o capital indicado no boletim de subscrição apresentado, o patrimônio líquido resultante da Proponente atenderá ao montante mínimo exigido no Edital. Nosso entendimento está correto? O entendimento foi confirmado pela ANTT no Esclarecimento nº 21, Protocolo 50500.184341/2023-61, da Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 01/2023 (Lote 1 do Estado do Paraná).

Respostas: A comprovação de patrimônio líquido dar-se-á por qualquer uma das condicionantes previstas no item 7.3 do Anexo 5 ao Edital. Excepcionalmente, no caso de fundos de investimento para os quais o envio de Informe Trimestral ainda não seja exigível nos termos da regulamentação aplicável, a comprovação do requisito do patrimônio líquido mínimo previsto no item 7.1 do Anexo 5 ao Edital poderá ocorrer por meio de comprovação de compromissos de investimentos e declaração do administrador do fundo referente a subscrição de capital no montante mínimo exigido no Edital, em caráter irrevogável e irretratável, dispensada a apresentação do Informe Trimestral.

19. Item 8, Tabela VI, “G”, do Anexo 5 do Edital

Os fundos de investimento não mantêm empregados diretos, contando apenas com prestadores de serviços especializados, com os quais não guardam vínculo empregatício. Há, ainda, outras espécies de sociedades que não também guardam vínculos empregatícios. Por essa razão, entendemos que, caso a licitante seja fundo de investimento e/ou empresa não submetida à exigência, a declaração de cumprimento das exigências de reserva de cargos para pessoa com deficiência e para reabilitado da Previdência Social não deverá ser apresentada. O entendimento está correto? Caso a resposta seja negativa, solicitamos esclarecer se a referida declaração pode ser substituída por declaração que ateste a ausência de empregados devido à natureza do fundo de investimento e/ou da empresa em questão ou qual alternativa que deverá ser adotada para cumprimento da exigência.

Respostas: Em razão da natureza jurídica dos fundos de investimentos, os requisitos do Edital para participação no Leilão devem ser preenchidos pela(s) empresa(s) administradora(s)/gestora(s) do fundo. Assim, caso aplicável, além dos documentos/declarações exigidos no Edital em nome do administrador, o fundo de investimentos Proponente poderá apresentar, em caráter complementar, eventual declaração ou documento equivalente em seu nome.

20. Item 7.3, item VI e VII, do Edital

Na hipótese em que a Proponente seja fundo de investimento, a Garantia da Proposta deverá ser apresentada por administrador ou gestor do fundo, na forma de seu regulamento. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecer como e em nome de quem a Garantia da Proposta deverá ser prestada na referida hipótese.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

21. Item 10, Tabela VIII, “E”, do Anexo 5 do Edital

Entendemos que as minutas do Estatuto Social da SPE e do acordo de acionistas – se houver – que integrarão a documentação de qualificação da Proponente devem contemplar as principais disposições em caráter preliminar, sem prejuízo de modificações posteriores que se mostrarem necessárias à finalização da versão definitiva dos documentos, que serão apresentados pela Adjudicatária à ANTT como condição para assinatura do Contrato nos termos do item 16.3, II e III, do Edital. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecimento do tema.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

22. Item 10.1 do Anexo 5 do Edital

Na hipótese de os signatários das declarações da licitação serem os Representantes Credenciados ou os representantes legais da Proponente, entendemos que é prescindível a juntada de nova via dos documentos de comprovação dos poderes dos signatários no Volume dos Documentos de Qualificação, prevista pelo item 10.1 do Anexo 5, visto que já devem constar do Volume de Garantia da Proposta. O entendimento está correto? O entendimento foi confirmado pela ANTT no Esclarecimento nº 10, Protocolo 50500.233767/2023-55, da Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento do Edital de Concessão nº 02/2023 (Lote 2 do Estado do Paraná).

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Caso a proponente opte por apresentar na íntegra os documentos exigidos para a comprovação dos poderes dos signatários das declarações no interior do Volume 1, fica dispensada a necessidade de nova apresentação no Volume dos Documentos de Qualificação, não eximida a possibilidade de realização de diligências pela Comissão de Outorga. Cabe destacar que os documentos a serem anexados devem comprovar que os signatários dos documentos tenham poderes para assiná-lo.

23. Item 16.3.1, “a”, do Edital

Entendemos que o valor cujo pagamento à Corporação Financeira Internacional (International Finance Corporation) deverá ser de R\$ 3.122.363,36 (três milhões, cento e vinte e dois mil, trezentos e sessenta e três reais, e trinta e seis centavos), convertidos para dólares à taxa de câmbio PTAX do dia imediatamente anterior ao efetivo pagamento, em substituição à expressão “reais” atualmente constante do Edital. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecimento do valor e da conversão a serem observados na hipótese.

Respostas: Os valores indicados no edital serão retificados.

24. Subcláusula 4.2.4 da Minuta de Contrato

A subcláusula 4.2.4 da Minuta de Contrato estabelece que os custos decorrentes de adequações e complementações em obras executadas anteriormente à Data de Assunção não ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. No entanto, entendemos que, em se tratando de custos decorrentes do reparo de Vícios Construtivos, aparentes ou ocultos, ou da materialização de outros riscos alocados exclusivamente ao Poder Concedente, será devida a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Está correto o entendimento?

O entendimento foi confirmado pela ANTT no Esclarecimento nº 19, Protocolo 50500.233767/2023-55, da Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 02/2023 (Lote 2 do Estado do Paraná).

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. O contrato será reequilibrado uma vez que se aloca ao Poder Concedente o risco de Vícios Construtivos ocultos vinculados à manutenção e operação do Sistema Rodoviário constatados nos documentos ou dentro do prazo de 5 anos contados a partir do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens (vide subcláusula 4.2.1), ou nos documentos de Recebimento Provisório e Definitivo (vide subcláusula 8.7.5 e 8.7.6). Além disso, deve-se levar em consideração as hipóteses previstas nos 3 itens da subcláusula 22.4.2 (i), não se considerando ocultos aqueles vícios que: (i) figurem expressamente no Edital ou no Contrato como sendo risco da Concessionária; (ii) constem de manifestação formal da Administração, documentos públicos disponíveis para qualquer interessado ou sejam de conhecimento comum à época da licitação; (iii) poderiam ter sido detectados pelas Proponentes, por expertise e conhecimentos pretéritos, ou utilizando meios e técnicas ordinariamente disponíveis e financeiramente acessíveis no mercado no momento anterior ao processo licitatório, em igualdade de condições com os demais interessados.

25. Subcláusula 4.2.4 da Minuta de Contrato de Concessão

A subcláusula 4.2.4 da Minuta de Contrato estabelece que os custos decorrentes de adequações e complementações em obras executadas anteriormente à Data de Assunção não ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Entendemos que todos os contratos e convênios do DNIT, do Estado do Paraná e de suas entidades abrangendo trechos do Sistema Rodoviário do presente Edital serão concluídos ou rescindidos até a Data de Assunção do Sistema Rodoviário pela Concessionária. Está correto o entendimento? O entendimento foi confirmado pela ANTT no Esclarecimento nº 20, Protocolo 50500.233767/2023-55, da Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 02/2023 (Lote 2 do Estado do Paraná).

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. De acordo com a cláusula 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."

26. Subcláusulas 4.2.4 e 8.7 da Minuta de Contrato de Concessão

Entendemos que, na hipótese de inexecução parcial ou total das obrigações dos contratos celebrados por DNIT, Estado do Paraná ou demais entidades abrangendo trechos do Sistema Rodoviário posteriores à Data da Assunção, a Concessionária poderá fazer jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, na forma prevista na Subcláusula 8.7 do Contrato. O entendimento está correto?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. A Concessionária terá direito a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso haja obras e serviços adicionais que sejam necessárias em decorrência da execução de investimentos realizados pelo Poder Concedente, caso em que podem ser atribuídos à Concessionária.

27. Subcláusula 6.3.1 da Minuta de Contrato

Ao observarmos as planilhas do Modelo Econômico-Financeiro, temos que os valores previstos apenas para as desapropriações somam o montante de R\$ 670.806.238,50 (seiscentos e setenta milhões, oitocentos e seis mil, duzentos e trinta e oito reais e cinquenta centavos). Entretanto a cláusula de compartilhamento desse risco do contrato considera a utilização do mecanismo com

os temas: desapropriações, regularizações e desocupações. Mesmo que o valor de risco indicado no Contrato esteja dimensionado/precificado para os processos de desapropriação, a Concessionária também deverá considerar no mecanismo de compartilhamento os custos com os processos de desocupações irregulares de faixa de domínio e regularizações. Nosso entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. O montante previsto na cláusula 6.3.1 deverá ser considerado para fins de Desapropriação, Regularização e Desocupação, conforme consta na 6.3.1.1, e deverá ser utilizado para o custeio dos dispêndios relativos aos atos exclusivamente referidos nas subcláusulas 6.1.1 e 6.2.1 do Contrato.

28. Subcláusula 6.3.1 da Minuta de Contrato

Nota-se nos estudos do Edital o superdimensionamento das faixas de domínio existentes. Por essa razão, entendemos que os valores para acomodar a falta de áreas necessárias ao cumprimento das obrigações contratuais deverão ser considerados no mecanismo de compartilhamento dos riscos de desapropriações, regularizações e desocupações. Nosso entendimento está correto?

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 referenciais. Conforme subcláusula 6.3.6, os valores a serem considerados para fins do Compartilhamento de Risco de Desapropriações e Desocupações serão verificados por meio de prestações de contas submetidas à validação da ANTT, nos termos do regramento previsto no Contrato e de regulamentação específica, caso existente.

29. Subcláusula 6.1 da Minuta de Contrato

É possível que haja processos judiciais de desapropriações de áreas ora em andamento, que não foram finalizados por conta de discussões em curso sobre os valores de indenizações, referentes às obras executadas anteriormente pelos entes responsáveis pela administração das rodovias anteriormente ou por terceiros. Em decorrência disso, tão logo os processos de desapropriação sejam concluídos, as áreas objeto dessas ações serão incorporadas à faixa de domínio do Lote 3, sob gestão da nova Concessionária. Entendemos que a atuação nos processos judiciais em curso não será atribuída à futura Concessionária, de modo que permanecerão sendo conduzidos pelos antigos responsáveis. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecimentos sobre o tema.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. A futura concessionária deverá suceder os antigos responsáveis em todos os processos que tratam de desapropriações relativas ao sistema rodoviário.

30. Item 3.1.4 do PER

Considerando a expansão das áreas urbanas e as mudanças do uso do solo no entorno das rodovias ao longo do prazo do contrato de concessão, há a possibilidade de geração de impactos oriundos de áreas fora da faixa de domínio nas drenagens que não suportarão os lançamentos provenientes das áreas impermeabilizadas, podendo causar danos nas drenagens da rodovia ou até mesmo em áreas de terceiros à jusante da rodovia. Entendemos que esse impacto nas drenagens da rodovia

e os danos causados em propriedades de terceiros não serão imputados à Concessionária. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecimentos a respeito do tema.

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.

31. Subcláusula 7.2.1 da Minuta de Contrato

Entendemos que, se houver atraso no prazo de obtenção da autorização de início de obras por motivo não imputável à Concessionária ou por risco alocado exclusivamente ao Poder Concedente, a Concessionária não poderá ser penalizada e as datas de início e de término das obras deverão ser readequadas, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, se o caso. O entendimento foi confirmado pela ANTT no Esclarecimento nº 25, Protocolo 50500.233767/2023-55, da Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento do Edital de Concessão nº 02/2023 (Lote 2 do Estado do Paraná). O entendimento está correto?

Respostas: Os prazos e procedimentos de análise de projetos relacionados às obras da concessão são aqueles definidos no Contrato e nos regulamentos da ANTT. Em caso de ficar comprovado que os atrasos na análise foram causados exclusivamente pelo Poder Concedente, a Concessionária não será penalizada pelo descumprimento da obrigação contratual correspondente. No entanto, no caso de atrasos que resultem em não conclusão das obras nos prazos estabelecidos no PER, como forma de manter o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, haverá a incidência do Fator D, que não constitui penalidade imputável à Concessionária, mas sim mecanismo voltado à preservação do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão.

32. Subcláusula 8.1.1 da Minuta de Contrato

Considerando que os trechos urbanos não possuem obras de melhoria e ampliação da capacidade, fato que impede a execução da segregação do tráfego urbano do tráfego rodoviários, entendemos que tais segmentos devem ser expurgados das aferições dos níveis de serviço e de segurança das metodologias de aferição do sistema de gestão de segurança viária. Nosso entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: O entendimento não está correto. Todos os trechos considerados na rodovia devem atender aos parâmetros de desempenho operacional previstos no PER, incluindo os trechos urbanos.

33. Subcláusula 8.1.8 do Contrato

O Lote 3 atualmente é composto por segmentos de rodovias anteriormente administrados por concessionárias do antigo Programa de Concessão de Rodovias do Estado do Paraná e pelo próprio Estado do Paraná, por meio do DER/PR. No que tange às interferências de infraestruturas que ocupam regularmente a faixa de domínio, não foram disponibilizados os seus cadastros. Porém, não se torna possível realizar diligência para obtê-las, uma vez que as antigas concessionárias já foram desmobilizadas. Por essa razão, entendemos que, na falta do cadastro ou documento comprobatório da regularidade da ocupação da faixa de domínio, a Concessionária será

compensada pelos custos decorrentes de possível remoção ou realocação. Nosso entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer.

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

34. Subcláusula 8.4.4, (ii), da Minuta de Contrato

A subcláusula 8.4.4, (ii), do Contrato de Concessão estabelece que o início das obras que compõem o Estoque de Melhorias está condicionado à “obtenção de não objeção do anteprojeto e a apresentação do executivo”. Entendemos que não há necessidade de aprovação expressa do Projeto Executivo, pela ANTT, para que as obras sejam iniciadas. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecimento do tema. No Edital de Concessão nº 01/2024 (BR-381/MG), o entendimento foi confirmado pela ANTT no Protocolo 50505.031766/2024-17, Esclarecimento nº 23 da Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento do Edital de Concessão nº 01/2024 (BR-381/MG).

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Para o início das obras basta a não objeção ao anteprojeto por parte da ANTT e a apresentação do projeto executivo na forma prescrita no Contrato.

35. Subcláusula 8.5.3, (ii), da Minuta de Contrato

Entendemos que, na hipótese em que o Poder Concedente não autorizar a execução das obras acionadas pelo Gatilho Volumétrico, não será imposta à Concessionária a obrigação de executá-las, nem haverá a incidência de outras eventuais consequências relacionadas ao Gatilho Volumétrico que estejam previstas no Contrato. Adicionalmente, será devido o reequilíbrio econômico-financeiro em função da manutenção dos parâmetros de desempenho operacional e do serviço adequado. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecimento do tema.

Respostas: A Concessionária só será obrigada a executar as obras no caso de autorização da ANTT, na forma da cláusula 8.5.3. Na hipótese de acionamento do Gatilho de Tráfego e não autorização pela ANTT, a obra não será realizada nem exigida pela ANTT, mas a Concessionária deverá cumprir todos as outras obrigações relativas ao segmento indicado no contrato e seus anexos.

36. Subcláusula 8.7.3 da Minuta de Contrato

Entendemos que, na hipótese de vícios ou defeitos detectados nas Obras Supervenientes que demandarem reparação, correção, ou substituição pela Concessionária, o equilíbrio econômico-financeiro será recomposto por meio do Fluxo de Caixa Marginal, conforme subcláusula 8.7.3 da Minuta de Contrato. O entendimento está correto? O entendimento foi confirmado pela ANTT no Esclarecimento nº 26, Protocolo 50500.233767/2023-55, da Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento do Edital de Concessão nº 02/2023 (Lote 2 do Estado do Paraná).

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. As obras e serviços adicionais que sejam necessários em decorrência da execução das obras supervenientes não previstas inicialmente no contrato terão seu equilíbrio econômico-financeiro recomposto por meio do Fluxo de Caixa Marginal, nos termos da subcláusula 8.7. Caso haja previsão explícita de assunção, pela concessionária, de serviços de conservação, manutenção e operação de trechos com obras supervenientes em execução após a vigência da concessão, eventual reequilíbrio econômico-financeiro só será cabível em caso de constatação de vícios construtivos ou da imposição de necessidade de refazimento ou conclusão das referidas obras.

37. Subcláusula 19.6.5 da Minuta de Contrato

No caso de comprovada vantajosidade na implantação de novas praças de pedágio no sistema Free Flow em período anterior à publicação de regulamentação específica do tema pela ANTT, nos termos previstos pela subcláusula 19.6.5 da Minuta de Contrato, entendemos que poderá ser autorizada a implantação do sistema Free Flow por ato específico da ANTT e que o prazo do processo de autorização será suficiente para implantação e início da operação em até 12 (doze) meses contados a partir da solicitação, desde que a Concessionária seja diligente na apresentação da alternativa. O entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Não há óbice contratual para a autorização de uso do free flow pela ANTT antes da publicação da regulamentação indicada na cláusula 19.6.5. Contudo, deverá ser realizado por aditivo contratual e estipulação de prazos para o processo de autorização com a gestão contratual da ANTT.

38. Subcláusulas 19.6.4 e 22.2.3, (iii), da Minuta de Contrato

Entendemos que os impactos positivos e negativos resultantes da implementação de sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow serão riscos alocados ao Poder Concedente, independentemente da iniciativa da proposição, uma vez que tal implantação depende de definição de vantajosidade do sistema e aprovação da sua implementação na Concessão pela ANTT. O entendimento está correto? O entendimento foi confirmado pela ANTT no Protocolo 50505.031293/2024-40, Esclarecimento nº 9 da Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento do Edital de Concessão nº 01/2024 (BR-381/MG).

Respostas: Sim, entendimento está correto, conforme a subcláusula 22.2.3 (iii).

39. Subcláusula 20.1.1 da Minuta de Contrato

Entendemos que as fontes de Receitas Extraordinárias previstas na subcláusula 20.1.1, (i) a (iv), do Contrato de Concessão já contam com prévia autorização contratual para exploração pela concessionária, dispensando autorização prévia da ANTT. Como consequência, apenas outras fontes de receitas decorrentes de projetos associados exigirão autorização prévia do Poder Concedente. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecimento do tema.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Todas as fontes de Receitas Extraordinárias precisam de prévia autorização da ANTT, conforme disposto na subcláusula 20.1. A subcláusula 20.1.1 apenas indica, de forma exemplificativa, as fontes de Receitas Extraordinárias da Concessão.

40. Subcláusula 22.2.3, (iv), da Minuta de Contrato

Entendemos que está alocado ao Poder Concedente o risco de decisão arbitral, judicial ou administrativa que impeça ou impossibilite a Concessionária de cobrar a Tarifa de Pedágio ou de reajustá-la de acordo com o estabelecido no Contrato, excetuando-se os casos em que a Concessionária for a única e exclusiva responsável por ter dado causa a tal decisão. O entendimento está correto? O entendimento foi confirmado pela ANTT no Esclarecimento nº 31, Protocolo 50500.233767/2023-55, da Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento do Edital de Concessão nº 02/2023 (Lote 2 do Estado do Paraná).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

41. Subcláusula 22.6.8, (ii), da Minuta de Contrato

Entendemos que o impacto na receita da Concessão decorrente da materialização de acidentes geotécnicos extraordinários, inclusive aqueles fora da faixa de domínio, serão integralmente absorvidos pelo Mecanismo de Compartilhamento de Receita (Anexo 15). O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecimento do tema.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. O Anexo 15 trata do - Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo. Os efeitos na receita em virtude da materialização de acidentes geotécnicos extraordinários não terão qualquer compartilhamento direto entre as Partes. Contudo, caso esses efeitos tenham influência no tráfego real registrado na praças de pedágio, poderão influenciar no Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda, Anexo 14.

42. Subcláusula 22.8 da Minuta de Contrato

Entendemos que o mecanismo de compartilhamento de risco previsto na subcláusula 22.8 será acionado sempre que todos os impactos decorrentes dos eventos de riscos residuais e efeitos extraordinários somados e ocorridos em um único Ano de Concessão excederem 2% (dois por cento) da Receita Tarifária bruta no mesmo Ano de Concessão. O entendimento está correto? Caso contrário, solicitamos esclarecimento sobre a correta interpretação da subcláusula 22.8 e a sua forma de aplicação.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

43. Subcláusula 25.5 da Minuta de Contrato

Entendemos que, entre os anos 8 a 30 da concessão, a concessionária poderá reduzir a integralização do seu capital social ao percentual mínimo de 25% (vinte cinco por cento) em todos os anos em que for verificado o cumprimento acumulado de, no mínimo, 90% (noventa por cento) do PER. O entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

44. Subcláusula 8.7.3 da Minuta de Contrato

Entendemos que, para os fins da subcláusula 28.6, (ii), do Contrato de Concessão, a apuração anual que resultar no Indicador de Inexecução Acumulada (IIA) acima do percentual de 20% (vinte por

cento) obrigará a Concessionária a cessar a celebração de novos atos e negócios jurídicos entre a Concessionária e suas Partes Relacionadas, sem ocasionar qualquer suspensão ou outra consequência aos atos e negócios jurídicos previamente celebrados. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecimento do tema.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Além da proibição de celebrar novos atos e negócios jurídicos entre a Concessionária e suas Partes Relacionadas, a Concessionária fica, também, obrigada a cessar quaisquer transferências de recursos referentes a atos e negócios jurídicos previamente celebrados.

45. Subcláusula 28.8 da Minuta de Contrato

Entendemos que a nova apuração para demonstrar que as condições que levaram à aplicação das medidas previstas na subcláusula 28.6 do Contrato de Concessão foram superadas poderá ser realizada a qualquer tempo, após a provocação da Concessionária. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecimento do tema.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. A apuração será realizada anualmente na Revisão Ordinária.

46. Anexos 11, 12, 14 e 15 da Minuta de Contrato

Havendo atrasos não imputáveis à Concessionária para efetivar a compensação decorrente de (i) Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo; (ii) Mecanismo de Compartilhamento do Risco Cambial; (iii) Mecanismo de Mitigação de Risco de Receita; (iv) compensação de Desconto de Usuário Frequentes; a Concessionária terá direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecimento do tema. O entendimento foi confirmado pela ANTT no Protocolo 50500.226091/2023-43, Esclarecimento nº 15 da Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento do Edital de Concessão nº 01/2024 (BR-381/MG).

Respostas: Sim, o entendimento está correto, desde que o fato imputável ao Poder Concedente tenha gerado materialidade dos seus efeitos. Ressalta-se que as compensações ocorrem em Revisão Ordinária, anual.

47. Subcláusula 19.1.4 da Minuta de Contrato

Entendemos que, em caso de descumprimento do prazo concedido à ANTT para emissão do Termo de Vistoria atestando a implantação da praça de pedágio, por motivo não imputável à Concessionária, caberá reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Está correto o entendimento?

Respostas: O entendimento está correto. No entanto, deverão ser observados os prazos estabelecidos na minuta de Contrato, e deverá restar comprovado e fundamentado que a Concessionária não deu causa ao atraso na expedição do ato autorizativo pelo Poder Concedente.

48. Subcláusula 44.2 da Minuta de Contrato

Entendemos que o procedimento de autocomposição de conflitos previsto na subcláusula 44.2 tem caráter facultativo, não havendo obrigatoriedade de utilização do procedimento como

condição prévia de instauração de processo arbitral. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecimento do tema. O entendimento foi confirmado pela ANTT no Protocolo 50505.031766/2024-17, Esclarecimento nº 33 da Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento do Edital de Concessão nº 01/2024 (BR-381/MG).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

49. Subcláusula 37.1.10 da Minuta de Contrato

Solicitamos esclarecer o que se entende por “dificuldade injustificada” para fins de aplicação da subcláusula 37.1.10. No Esclarecimento nº 44 do Protocolo 50505.031766/2024-17 do Edital de Concessão nº 01/2024 (BR-381/MG), a ANTT apresentou o seguinte entendimento: “O termo “dificuldade injustificada” pode ser entendido como a existência de condição ou restrição para a manutenção das garantias e seguros exigidos pela concessionária, que não encontre amparo na regulamentação aplicável, resultando em impedimentos não razoáveis ou desproporcionais para a execução do contrato. Neste sentido, as dificuldades que surgirem no cumprimento das obrigações contratuais relacionadas à manutenção das garantias e seguros, e que estejam em conformidade com a regulação da Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) e as cláusulas estabelecidas pela respectiva apólice de seguro, não serão consideradas como “dificuldade injustificada”. É importante ressaltar que a abordagem da ANTT busca sempre alinhar a execução contratual às melhores práticas e regulamentações vigentes, garantindo, assim, a segurança e previsibilidade necessárias para ambas as partes”.

Respostas: O termo “dificuldade injustificada” pode ser entendido como a existência de condição ou restrição para a manutenção das garantias e seguros exigidos pela concessionária, que não encontre amparo na regulamentação aplicável, resultando em impedimentos não razoáveis ou desproporcionais para a execução do contrato. Neste sentido, as dificuldades que surgirem no cumprimento das obrigações contratuais relacionadas à manutenção das garantias e seguros, e que estejam em conformidade com a regulação da Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) e as cláusulas estabelecidas pela respectiva apólice de seguro, não serão consideradas como “dificuldade injustificada”. É importante ressaltar que a abordagem da ANTT busca sempre alinhar a execução contratual às melhores práticas e regulamentações vigentes, garantindo, assim, a segurança e previsibilidade necessárias para ambas as partes.

50. Subcláusula 22.6.3 da Minuta de Contrato

A subcláusula 22.6.3 da Minuta do Contrato estabelece um compartilhamento dos riscos associados à variação nos custos e investimentos para cumprir as condicionantes das licenças, permissões e autorizações da Concessão, de forma que a Concessionária assumirá 20% (vinte por cento) dos dispêndios que extrapolarem o valor limite estabelecido na subcláusula 5.7.1, enquanto o Poder Concedente será responsável por 80% (oitenta por cento) do excedente. Entendemos que, no caso de eventuais atrasos decorrentes de alterações de projetos propostos ou impostos pela ANTT, (i) a Concessionária não será responsabilizada; (ii) os custos adicionais não serão objeto de compartilhamento; e (iii) todos os custos, nessa hipótese, serão de responsabilidade do Poder Concedente. O entendimento está correto? O entendimento foi confirmado pela ANTT no Protocolo 50505.031766/2024-17, Esclarecimento nº 75 da Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento do Edital de Concessão nº 01/2024 (BR-381/MG).

Respostas: O entendimento parcialmente correto, sendo as hipóteses cabíveis apenas para os casos em que a alteração seja enquadrada como Fato da Administração, forma da subcláusula 22.5.2 (iii).

51. Modelo Econômico-Financeiro (MEF)

O Modelo Econômico-Financeiro (MEF) contempla dispêndios relacionados à adoção da metodologia iRAP. Entendemos que a exigência tem caráter meramente orientativo, na medida em que os níveis de serviço e os Parâmetros de Desempenho mínimos a serem observados pela Concessionária encontram-se disciplinados na Minuta de Contrato e no Programa de Exploração Rodoviária (PER). O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecimento a respeito do tema.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Os valores, de investimentos e despesas, previstos no cálculo do equilíbrio da tarifa do Modelo Econômico-Financeiro (MEF) não consideram o iRAP.

52. Subcláusulas 19.1.6, (iv), e 19.2.1, (iv), da Minuta de Contrato

Solicitamos esclarecer os requisitos e o conteúdo do programa de redução de acidentes a ser apresentado como condição para o início de cobrança da Tarifa de Pedágio nas praças de pedágio novas e existentes.

Respostas: O conteúdo do programa de redução de acidentes, estipulado na subcláusula 19.2, (iv) do Contrato, deverá atender ao especificado no item 4.2.9 do PER Volume I, "Relatórios de Monitoração de Sinistros de Trânsito", cuja redação será compatibilizada com o Contrato.

53. Subcláusula 19.1.1, (i), da Minuta de Contrato

Solicitamos esclarecer os requisitos objetivos que devem ser apresentados pela concessionária a título de "demonstração [...] da capacidade para a operação do Sistema Rodoviário", elencada como condição para início da cobrança nas praças de pedágio existentes.

Respostas: Quanto à demonstração de capacidade para a operação, como condição ao início da cobrança, deverá ser comprovado o atendimento às metas relativas ao mês 1 do Cronograma de Implantação Operacional (Tabela 95) do Volume II do PER.

54. Subcláusula 19.2.2.1 da Minuta de Contrato

Entendemos que a impossibilidade de fracionamento referida na subcláusula 19.2.2.1 da Minuta de Contrato implica a necessidade de cumprimento concomitante das condições fixadas para início da cobrança de Tarifa de Pedágio nas praças novas e existentes, previstas nas subcláusulas 19.1.1 e 19.2.1 da Minuta de Contrato. No entanto, entendemos que é possível a solicitação fracionada de início da cobrança em Trecho Homogêneo de cada praça de pedágio, desde que os requisitos estejam plenamente atendidos para cada uma das praças. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecimento do tema.

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Há possibilidade de fracionamento ao se considerar que o início da cobrança de praças existentes pode ocorrer em data distinta do início da cobrança de praças novas. No entanto, não é possível o fracionamento de obrigações entre

praças novas, conforme cláusula 19.2.2.1 e nem entre as praças existentes, conforme cláusula 19.1.2.1.

55. Subcláusula 19.1.2.1 da Minuta de Contrato

Tendo em vista que a subcláusula 19.1 da Minuta de Contrato trata do início de cobrança nas praças de pedágios existentes, entendemos que a subcláusula 19.1.2.1 contém erro material ao se referir à “solicitação de início de cobrança das novas praças de pedágio”, devendo ser substituída por “solicitação de início de cobrança nas praças de pedágio existentes”. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecimento sobre o tema.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. A cláusula 19.1.2.1 será alterada.

56. Subcláusula 19.1.1, (ii), da Minuta de Contrato

Para o início da cobrança nas praças de pedágio existentes, para que não haja conflito com os parâmetros já previstos para os 12 (doze) primeiros meses da concessão (trabalhos iniciais), os parâmetros de sinalização indicados na Subcláusula 19.1.1 (ii) objetivamente restringem-se ao seguinte: (i) as sinalizações verticais (placas) existentes deverão estar limpas e (ii) em relação às sinalizações horizontais, não deverá haver pontos com ausência de faixas de sinalização horizontal, além da instalação de placas indicativas no início e fim da concessão. Nosso entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Não há conflitos entre os parâmetros de trabalhos iniciais e dos parâmetros a serem cumpridos para o início da cobrança das praças de pedágio existentes.

Para o início da cobrança de pedágio nas praças existentes, a concessionária deverá cumprir integralmente os parâmetros de desempenho indicados na cláusula 19.1.1.

Já para o início da cobrança de pedágio nas novas praças de pedágio, a concessionária deverá cumprir integralmente os parâmetros de desempenho indicados na cláusula 19.2, que contemplam a conclusão dos Trabalhos Iniciais previstos até o 12º mês.

57. Subcláusula 19.1.1, (ii), da Minuta de Contrato

Entendemos que os parâmetros de desempenho previstos no item 19.1.1, (ii), da Minuta de Contrato são específicos para a finalidade de abertura das praças de pedágio existentes, não se aplicando os parâmetros de desempenho do PER. O entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

58. Subcláusula 19.5.4 da Minuta de Contrato

A subcláusula 19.5.4 da Minuta de Contrato estabelece que a Concessionária será compensada anualmente, no âmbito da Revisão Ordinária, pela variação da Receita Tarifária Líquida decorrente da aplicação de Desconto de Usuário Frequente. No entanto, as alíneas (i) a (iv) da referida subcláusula estabelecem que a Notificação de Compensação de Desconto será emitida mensalmente. Solicitamos esclarecer se o mecanismo de Desconto de Usuário Frequente terá incidência anual ou mensal, com indicação do procedimento a ser observado em sua aplicação.

Respostas: A compensação feita à Concessionária pela variação da Receita Tarifária Líquida decorrente da aplicação do Desconto de Usuário Frequente será feita anualmente através da Revisão Ordinária. Contudo, os valores referentes ao DUF concedidos aos usuários deverão ser indicados mensalmente à ANTT, que deverá expedir a respectiva Notificação de Compensação de Desconto de Usuário Frequente.

O Procedimento para cálculo de aplicação do Desconto de Usuário Frequente está previsto no Anexo 12 do Contrato.

59. Subcláusula 8.6.4 da Minuta de Contrato

Entendemos que o disposto na subcláusula 8.6.4 da Minuta de Contrato se aplica aos contornos previstos no Anexo 2 – Programa de Exploração Rodoviária (PER), em seus volumes 1 e 2. Nosso entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecer:

1. Quais serão os critérios objetivos a serem adotados para que um trecho urbano seja transferido ao poder concedente após a conclusão do contorno previsto no PER?
2. Em que momento será formalizada a devolução do trecho urbano à ANTT após a conclusão do contorno previsto no PER?

Respostas: O entendimento não está correto. O trecho será transferido quando o contorno estiver pronto e o ente público receber o trecho contornado.

60. Anexo 16 – Obras de Acordos com Terceiros

Entendemos que: (i) a devolução do trecho urbano de Arapongas deverá ocorrer concomitante à conclusão do Contorno de Arapongas previsto no Anexo 16 - Obras de Acordos com Terceiros); (ii) no caso da não entrega do Contorno de Arapongas no prazo indicado pelo Anexo 16 – Obras de Acordos com Terceiros, a exigência simultânea de operação e de manutenção do trecho urbano e do trecho do novo contorno pela Concessionária ensejará recomposição do equilíbrio econômico-financeiro; e (iii) no caso da não entrega do Contorno de Arapongas no prazo indicado pelo Anexo 16 – Obras de Acordos com Terceiros, os impactos na operação e no nível de serviço da rodovia não serão de responsabilidade da Concessionária. O entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer cada um dos pontos questionados.

Respostas: (i) O entendimento está parcialmente correto. A partir do recebimento do Contorno de Arapongas, conta-se o prazo regular para devolução do trecho urbano por parte da Concessionária, conforme aplicação por analogia da subcláusula 8.6.4 do Contrato, aplicando-se ainda o disposto na subcláusula 8.3.6 em caso de atraso na transferência do trecho contornado. Inclusive, até a efetivação da transferência, permanece a Concessionária responsável por manter o trecho contornado nas mesmas condições do restante da concessão, inclusive com relação ao monitoramento, conforme a subcláusula 8.2.3.

(ii) O entendimento está parcialmente correto. Conforme Subcláusula 1, item (i) e (iii) do Anexo 16 do Contrato, será realizada recomposição em favor da Concessionária, no caso de transferência do segmento com remanescente de obra ou pendência de adequações para atendimento aos Parâmetros de Desempenho.

(iii) Sim, o entendimento está correto. Conforme Subcláusula 1, item (i), (ii) e (iv) do Anexo 16 do Contrato, será realizada recomposição em favor ou desfavor da Concessionária, no caso de a entrega ocorrer de forma antecipada ou postergada, em função do deslocamento de cronograma dos custos relativos à manutenção, conservação e operação do segmento.

61. Subcláusula 8.8.5 da Minuta de Contrato

Entendemos que, na hipótese em que as Obras de Acordo com Terceiros não atendam aos Parâmetros de Desempenho exigidos pelo Contrato, e caso a Concessionária seja instada a concluir a Obra e/ou adequá-la a esses Parâmetros, haverá recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato pelo Fluxo de Caixa Marginal, tal como prevê o item 1, “iii”, do Anexo 16 do Contrato. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecer como será realizado o reequilíbrio do Contrato nessa hipótese.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

62. Item 7.2, (ii), do Anexo 10 - Minuta do Contrato de Administração das Contas da Concessão

Entendemos que a concessionária não será responsável por quaisquer tributos incidentes sobre os valores depositados nas Contas da Concessão, enquanto permanecerem depositadas. O entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Os tributos oriundos dos rendimentos aplicados nos Investimentos Permitidos, serão deduzidos por meio da própria conta de administração.

63. Itens 1, ii, e 5.1 do Anexo 16 – Obras de Acordo com Terceiros

Entendemos que a fórmula constante do item 5.1 do Anexo 16 – Obras de Acordo com Terceiros considera apenas os efeitos da ausência de conservação e de manutenção do trecho contemplado nas Obras de Acordo com Terceiros e não entregue, de forma que outros fatores poderão ser considerados no cálculo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, tal como o custo adicional pela continuidade da operação em pista simples. O entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: O entendimento não está correto. Todas as alterações nos custos de operação ou de qualquer natureza que não seja classificado como “remanescente de obra ou pendência de adequações para atendimento a Parâmetros de Desempenho a executar” serão compensados integralmente pela fórmula do item 5.1 do Anexo 16.

64. Subcláusula 8.8 da Minuta de Contrato

No caso de Obras de Acordos com Terceiros, considerando que as contratações desses investimentos podem ter parâmetros de execução e de entrega diversos dos estabelecidos pela Minuta de Contrato e pelo Anexo 2 - Programa de Exploração (PER), entendemos que tais ajustes não serão necessários, uma vez que tais obras encontram-se contratadas e/ou em andamento. Nosso entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. As obras serão assumidas pela Concessionária, que terá que cumprir os parâmetros definidos no contrato de concessão. A regra contratual é que os segmentos sejam adequados aos parâmetros contratuais, garantido o direito de reequilíbrio econômico-financeiro na forma do Contrato. Caso a ANTT considere impossível ou inviável a adequação, esta poderá ser dispensada total ou parcialmente, sendo necessária a negociação entre as partes de novos parâmetros a serem cumpridos até o fim da concessão.

65. Itens 3.4.3.2, 3.4.3.3, 3.4.3.4 e 3.4.3.5 do Anexo 2 – Programa de Exploração Rodoviária (PER), Vol. 1

Considerando que, nos trechos urbanos, há sobreposição entre o tráfego urbano e o tráfego rodoviário, o que impacta os níveis de serviço da rodovia, entendemos que na apuração dos parâmetros de desempenho operacional previstos no PER devem ser expurgados tais segmentos (trechos urbanos) da aferição. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos que seja esclarecido como será possível diferenciar tais situações.

Respostas: O entendimento não está correto. Todos os trechos considerados na rodovia devem atender aos parâmetros de desempenho operacional previstos no PER, incluindo os trechos urbanos.

66. Item 3.4.3.6 do Anexo 2 – Programa de Exploração Rodoviária (PER), Vol. 1

Considerando a necessidade de implantação dos pontos de parada e descanso (PPD) e as estruturas de atendimento já existentes ao longo das rodovias, especificamente em relação aos postos de combustíveis, entendemos que é possível a realização de parcerias com tais estabelecimentos para operação dos pontos de parada, desde que atendidos todos os parâmetros de desempenho estabelecidos pelo Contrato de Concessão no que tange aos serviços oferecidos aos motoristas profissionais e caminhões. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecimentos a respeito do tema.

Respostas: O entendimento está correto.

De acordo com o item 3.4.3.6 Ponto de Parada e Descanso – PPD, item 1 dos Parâmetros Técnicos, os PPDs deverão estar em conformidade com a normativa vigente, especialmente com o disposto na Lei nº 13.103/2015, Decreto nº 8.433/2015, Portaria ME nº 1.343/2019, Portaria MINFRA nº 5.176/2019 e Portaria MINFRA nº 471/2020, ou legislação que vier a substituí-las. E na Portaria MINFRA nº 471/2020 em seu Art. 2º: "O Ministério da Infraestrutura emitirá certificação para os estabelecimentos que cumprirem integralmente com os requisitos e condições mínimas sanitárias, de segurança e conforto estabelecidos pelos atos normativos relacionados aos Pontos de Parada e Descanso, com validade de 04 (quatro) anos, podendo ser renovada sucessivamente."

Não há restrição de parcerias com terceiros desde que atendidos todos os parâmetros de desempenho estabelecidos pelo Contrato de Concessão.

67. Item 3.4.6 do Anexo 2 – Programa de Exploração Rodoviária (PER), Vol. 1

A lavratura de autos de infração por excesso de peso somente pode ocorrer com a presença de agentes públicos nos postos de pesagem. Na ausência de disponibilização do agente público, haverá impossibilidade de operação do posto de pesagem e o consequente trânsito de veículos com excesso de peso. Entendemos que: (i) as consequências de tal situação consiste em fato do príncipe ou fato da administração que enseja a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão em favor da Concessionária; e (ii) o cálculo dos efeitos de excesso de carga ao pavimento e da sua respectiva compensação deverá ser aferido através dos serviços e obras adicionais necessários para a manutenção dos parâmetros de desempenho do pavimento. O entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer como tema será endereçado.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. A Resolução ANTT Nº 5.379, de 5 de julho de 2017 admite a possibilidade de "fiscalização por meio agente remoto da ANTT", além disso, o PER estabelece os limites de disponibilidade dos sistemas aos quais a concessionária deverá atender.

68. Item 2 do Anexo 2 – Programa de Exploração Rodoviária (PER), Vol. 2

Notamos que, no Sistema Rodoviário do Lote 3, em segmento específico da rodovia PR-090, não há acostamentos existentes e o Programa de Exploração Rodoviária não impõe sua melhoria. Considerando que não há previsão de implantação de acostamentos em rodovias existentes e que também não há indicação de valores no Modelo Econômico-Financeiro para tanto, entendemos que a execução de acostamentos pavimentados está excluída do programa de investimentos do Lote 3. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecimentos a respeito do prazo e do ano em que deverá ocorrer a sua execução, bem como outros esclarecimentos pertinentes a respeito do tema.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. A concessionária deverá atender os parâmetros técnicos previstos no item 3.2.8 do PER - Volume I em todas as pistas (existentes e novas).

São apresentados nas abas "Norte.Ampliações e Melhorias" e "CAPEX-Detalhado" os custos para execução das intervenções em acostamentos.

Destaca-se que 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.

69. Itens 15 e 16 do Anexo 2 – Programa de Exploração Rodoviária (PER), Vol. 1

Sobre a implantação de passeios nas Obras de Arte Especiais (OAEs), entendemos que o enquadramento de regiões urbanas deve ser verificado através do plano diretor dos municípios, e, no caso de áreas rurais, a observância de pedestres deve ser superior a 1.000 (mil) pedestres/dia para justificar a implantação dos passeios. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecimentos a respeito do tema.

Respostas: O entendimento não está correto. Esclarece-se que o PER Volume I (itens 3.1.3 e 3.2.8.2) exige a implantação, em regiões urbanas, de passeios em ambos os sentidos de tráfego, sendo assim:

- Em pistas simples, onde há uma OAE única, tem-se a necessidade de haver dois passeios - um para cada sentido;
- Em pistas duplas, onde há duas OAEs paralelas, é necessário a previsão de um passeio por OAE (atendendo assim ambos os sentidos).

70. Item 3.2.2 do Anexo 2 – Programa de Exploração Rodoviária (PER), Vol. 2

Em relação ao Sistema de Iluminação no Trecho da Serra do Cadeado, está prevista a iluminação da BR-376, do km 329,96 ao 336,16. Embora essa iluminação tenha sido orçada e esteja discriminada no Capex Detalhado, não foi incluída no plano final de investimentos. Entendemos que a obrigação de implementar a iluminação nesse trecho permanece, e que o Modelo Econômico-Financeiro deve ser revisado para incluir esse valor. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecimentos a respeito do tema.

Respostas: O entendimento não está correto.

Deverão ter atendidos os parâmetros de desempenho previstos 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 referenciais. Conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

71. Item 3.2 do Anexo 2 – Programa de Exploração Rodoviária (PER)

Entendemos que todas as interseções, implantações de vias marginais, viadutos, passagens superiores e inferiores, trevos em nível, correções de traçado, passarelas, melhorias em acessos, dentre outras intervenções, deverão ser objeto de implementação de Sistema de Iluminação, incluindo áreas rurais. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecimento a respeito do tema.

Respostas: O entendimento não está correto. Deverá ser implantada iluminação nas Obras de Melhorias (conforme item 3.1.8 do PER Volume I), Trechos Operacionais Críticos (indicados no PER Volume II) e Contornos, exceto nas obras de melhorias de acesso, implantação de barreiras de ruído, implantação de passagens de fauna e correções de traçado horizontal (conforme item de Notas de Procedimentos para Obras do 3.2 do PER Volume I).

72. Minuta de Contrato

Entendemos que a Concessionária poderá celebrar convênio com todos os Municípios para a realização de repartição de ISS decorrente da execução das obras. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecimento a respeito do tema.

Respostas: A Concessionária ou suas contratadas deverão recolher todos os impostos decorrentes de execução de obras ou de quaisquer outras obrigações assumidas. Deverá, para isso, utilizar a forma estabelecida na legislação e regulamentação vigente.

73. Item 3.2 do Vol. 1 e item 3.2.1 do Vol. 2 do Anexo 2 - Programa de Exploração Rodoviária (PER)

Em relação às soluções propostas para as implantações dos Contornos, a Concessionária deverá apresentar as melhores alternativas que atendam os parâmetros normativos, bem como aqueles determinados pelo Edital, submetendo os projetos para as aprovações prévias da ANTT. Entretanto, considerando que os traçados e soluções apresentadas nos estudos do Edital são meramente orientativos, entendemos que as variações entre os estudos e os projetos não ensejarão aplicação do fator D, na hipótese em que a proposta da Concessionária mantiver os parâmetros e funcionalidade e os projetos executivos forem aprovados pela ANTT. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecimento a respeito do tema.

Respostas: O entendimento está correto. Conforme subcláusula 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.

74. Item 3.2.2 do Anexo 2 – Programa de Exploração Rodoviária (PER), Vol. 2

Em relação à tipologia das interseções (trombeta, diamante, parclo, trevo completo, rotatória alongada e retornos em x), a Concessionária deverá apresentar as melhores alternativas que atendam os parâmetros normativos, bem aqueles determinados pelo Edital, submetendo os projetos para as aprovações prévias da ANTT. Entretanto, considerando que as soluções apresentadas nos estudos do Edital são meramente orientativas, entendemos que as variações entre os estudos e os projetos não ensejarão aplicação do fator D, na hipótese em que a proposta da Concessionária mantiver os parâmetros e funcionalidade e os projetos executivos forem aprovados pela ANTT. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecimentos a respeito do tema.

Respostas: O entendimento está correto. Conforme item 3.2.2 do PER Volume I - alterações de tipo de dispositivo ou sua localização serão previamente solicitados à ANTT para análise, e sua aprovação não ensejará reequilíbrio econômico-financeiro.

75. Item 3.1 do Anexo 2 – Programa de Exploração Rodoviária (PER), Vol. 2

Na planilha “Capex Detalhado” dos estudos do Modelo Econômico-Financeiro, foram encontrados valores para a manutenção de pavimentos, obras de arte especiais (OAEs), equipamentos, veículos e sistemas, orçados para os anos 31 a 35 da concessão. No entanto, esses valores não foram considerados no plano de negócio. Entendemos que esses orçamentos foram previstos para atender aos parâmetros de entrega da concessão e, portanto, deveriam ser incluídos no fluxo de caixa no último ano da concessão. O entendimento está correto?

Respostas: O entendimento não está correto. O prazo da concessão é de 30 anos, conforme disposto no Edital de Concessão. Importante salientar que a modelagem econômica financeira é referencial.

76. Item 3.2.1 do Anexo 2 – Programa de Exploração Rodoviária (PER), Vol. 2

A Tabela 4 – Obras de Duplicação da BR-376/PR indica a duplicação parcial dos segmentos 376BPR0295 e 376BPR0300, visto que esses trechos já possuem pista dupla em parte de sua extensão. Paralelamente, a versão original dos projetos referenciais incluídos nos estudos de engenharia previa a duplicação integral de ambos os segmentos. No Modelo Econômico-Financeiro, os quantitativos referentes aos trechos já duplicados foram suprimidos da memória de cálculo de quantidades e, para evitar duplicidade, o valor orçado para a obra foi reduzido na consolidação do CAPEX detalhado do Modelo Econômico-Financeiro. Entretanto, o valor indicado no Modelo Econômico-Financeiro apresenta uma supressão adicional de aproximadamente R\$ 60 milhões, subestimando o valor necessário para o cumprimento da obrigação contratual. Solicitamos esclarecimentos sobre o tema.

Respostas: A execução das duplicações no Lote 3 pelo poder concedente foi suprimida em conformidade com a totalidade da extensão do segmento, bem como ao avanço das obras em andamento.

Esclarece-se que, conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referenciais. Conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar

diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

77. Item 3.1.1 do Anexo 2 – Programa de Exploração Rodoviária (PER), Vol. 1

No Volume 1 do PER, no Item 3.1.1 Pavimento, nas Metodologias de Aferição, é prevista a utilização da Deflexão Característica (Dc) Máxima como limite de desempenho para o pavimento. Contudo, essa medida pode prejudicar o atendimento objetivo do parâmetro, pois utiliza em sua composição o desvio padrão entre as medições de deflexão do segmento, o que pode penalizar pontos em boas condições dentro do segmento.

Questiona-se a possibilidade de adoção da Deflexão Média do segmento como parâmetro de desempenho, em substituição à Deflexão Característica.

Respostas: Deverá ser utilizado como parâmetro a Deflexão característica (Dc) máxima em função do tráfego, conforme tabela apresentada no PER item 3.1.1 Pavimento > Metodologia de Aferição > item 5. Vale destacar que para o cálculo das deflexões característas (Dc) é levado em conta a média aritmética das deflexões somada ao desvio padrão, tornando a Dc do segmento analisado mais representativo.

78. Item 3.2.1 do Anexo 2 – Programa de Exploração Rodoviária (PER), Vol. 2

Considerando que existem parâmetros de desempenho para a manutenção de pavimentos rígidos e que as soluções apresentadas nos projetos de engenharia utilizados nos estudos de viabilidade são referenciais, entende-se que as obras de ampliação poderão ser executadas em pavimento de concreto, desde que devidamente dimensionadas e executadas conforme os procedimentos, métodos e critérios indicados no Manual de Pavimentos Rígidos do DNIT (Publicação IPR 714 de 2005). Esse entendimento está correto?

Respostas: O entendimento não está correto. A solução deverá respeitar o item 3.2 do PER Volume I que determina que "as Obras de Ampliação da Capacidade e Melhorias deverão manter o mesmo tipo de pavimento (rígido ou flexível) existente no segmento objeto da intervenção."

79. Item 3.2.2 do Anexo 2 – Programa de Exploração Rodoviária (PER), Vol. 2

Não estão previstas obras de correção de curvas no contrato, exceto aquelas incluídas e previstas nas duplicações dos projetos referenciais contidos nos Estudos de Engenharia. Dessa forma, entende-se que o contrato não impõe essa obrigação à Concessionária.

Esse entendimento está correto?

Respostas: O entendimento está correto. Não será necessária adequação de correção de traçado em pistas existentes em curvas horizontais e verticais no Lote 3, tanto para os trechos previstos no item B2 quanto para os trechos rurais.

80. Item 3.2.2 do Anexo 2 – Programa de Exploração Rodoviária (PER), Vol. 2

Não localizamos no Modelo Econômico-Financeiro o orçamento para a implantação e/ou reforço das Obras de Arte Especiais (OAES) listadas no Anexo 2 – Programa de Exploração Rodoviária (PER), conforme quadro abaixo. Entendemos que o quadro de OAES precisa ser revisado para incluir esse orçamento. O entendimento está correto?

Local SNV Km Intervenção

BR-376376BPR0295	313,60	Implantação
BR-376376BPR0370B	463,30	Implantação
BR-369369BPR0710	228,303	Reforço
BR-376376BPR0265	240,17	Reforço
BR-376376BPR0270	243,24	Reforço
BR-376376BPR0290	290,68	Reforço
BR-376376BPR0295	303,77	Reforço
BR-376376BPR0300	339,90	Reforço
BR-376376BPR0300	342,86	Reforço
BR-376376BPR0300	344,71	Reforço
BR-376376BPR0340B	418,03	Reforço
BR-376376BPR0340B	422,22	Reforço
BR-376376BPR0370B	454,78	Reforço
BR-376376BPR0370B	468,56	Reforço
BR-376376BPR0400	481,15	Reforço
BR-376376BPR0400	481,15	Reforço
BR-376376BPR0400	483,01	Reforço
BR-376376BPR0400	485,45	Reforço
BR-376376BPR0400	487,32	Reforço
BR-376376BPR0410A	493,48	Reforço
BR-376376BPR0410B	495,45	Reforço
BR-376376BPR0410B	497,81	Reforço
BR-376376BPR0410B	498,12	Reforço
BR-376376BPR0415	506,76	Reforço
BR-376376BPR0420A	507,79	Reforço
BR-376376BPR0420B	528,46	Reforço
BR-376376BPR0420C	543,99	Reforço
PR-445445S0010EPR	14,97	Reforço
PR-445445S0010EPR	18,14	Reforço
PR-445445S0017EPR	35,84	Reforço
PR-445445S0017EPR	35,84	Reforço
PR-445445S0020EPR	41,57	Reforço
PR-445445S0035EPR	56,62	Reforço
PR-445445S0035EPR	56,63	Reforço
PR-445445S0040EPR	63,38	Reforço

Respostas: Não, o entendimento não está correto.

São apresentados nas abas "Norte.Rec" e "Norte.OAEs" os custos para execução das intervenções nas OAES. Na aba "CAPEX-Detalhado" também são apresentados os valores presentes nas abas citadas acima (Lote 3). Deverá a proponente atender os parâmetros de desempenho contidos no PER Volume I, no que se refere a reforço das OAE do sistema rodoviário, o item 3.1.3, tabela de parâmetros itens 6 e 7.

Não obstante, 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.

81. Anexo 13 do Contrato

Com relação ao Anexo 13 do Contrato, Tabela 2, S54, para o cálculo de TCP os trechos de N54 a N58 tem a situação atual considerada como Pista Dupla. Até o presente momento essas obras não foram concluídas e são objeto de Obras de Acordo com Terceiros. Caso as obras não estejam entregues no momento do início da cobrança da praça de Londrina, a classificação tarifária desses segmentos permanecerá como pista dupla?

Caso negativo, quando as obras forem concluídas pelo terceiro, a concessionária terá direito a reclassificação tarifária para esses trechos?

Respostas: Sim, deve ser considerada a classificação contida na coluna situação atual.

82. Anexo 5 do Contrato

Com relação ao Anexo 5, Item 3.7, na fórmula do fator A apresentada observa-se a falta de um Parênteses. Entende-se que a fórmula correta é:

$$A = \sum_{i=1}^{i=n} [((CAA_i \times Do_i) - Do_i) \times CAT_i]$$

Está correto nosso entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. A fórmula será ajustada.

83. Anexo 16 do Contrato

Com relação ao Anexo 16, Item 5.1, solicita-se esclarecer:

1. Como a fórmula será aplicada considerando que existe a falta de um parêntese?
2. Qual será o ano de referência do coeficiente de ajuste temporal (CAT)? Deverá ser calculado conforme item 4.2 ou 4.3 do anexo 5?
3. Qual o ano de referência para o coeficiente de ajuste anual (CAA)? Deverá ser utilizado o ano previsto para execução das obras, o ano efetivo da execução e conclusão das obras ou o ano corrente em que está sendo calculado o FROc?

Respostas: 1. A fórmula será retificada.

2. No caso de transferência do segmento em ano posterior ao previsto, deve ser calculado conforme o item 4.2 do anexo 5. No caso de transferência do segmento em ano anterior ao previsto, deve ser calculado conforme o item 4.3 do anexo 5.

3. Deve ser utilizado o CAA correspondente ao número de anos deslocados em relação ao ano de transferência previsto.