

ESCLARECIMENTOS LOTE PARANAPANEMA – ANEXO 21

EVTE

5º Questionamento (1ª Ata): O anexo 07 estipula que a Concessionária deverá realizar a compatibilização da largura de plataforma de rolamento das OAE em relação aos segmentos rodoviários adjacentes e de acordo com o padrão exigido para a via. No mais, conforme item 3.1.2 do Anexo 07 “(...) Estas adequações deverão ocorrer às expensas da CONCESSIONÁRIA, sendo certo que sob sua responsabilidade apenas quando previstas no ANEXO 21”. Nessa linha entende-se que qualquer adequação de OAE que for necessária no âmbito das obras de ampliação que não esteja prevista no ANEXO 21 (ex.: elevação da estrutura, alargamento de vão livre e intervenções apuradas em estudo hidrológico para correção de incapacidade hidráulica) e que seja necessário para atender o padrão exigido para a via será objeto de reequilíbrio em favor da Concessionária. Favor confirmar nosso entendimento. Caso contrário, favor esclarecer. Válido ressaltar que o questionamento em questão foi apresentado no âmbito das Concorrências nº 01/2024 (Sorocabana – Questão n.º 64 1ª Ata) e nº 02/2024 (Nova Raposo – Questão n.º 494 – 3ª Ata), oportunidades nas quais a ARTESP destacou que o entendimento está correto.

Ref.: Itens 2 e 3.1.2 do Anexo 7.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

8º Questionamento (1ª Ata): Entende-se que em razão das condições de fluxo do sistema rodoviário e particularidades específicas do ativo existente, assim como diante do dever de segurança no deslocamento de pessoas (art. 5º, inciso VI da Lei Federal n.º 12.587/2012), poderá ser necessário realizar adequações e, eventualmente, realocações do dispositivo em questão. Assim, considerando que, nos termos do item 3.1.a do Anexo 07, que dispõe sobre os conceitos básicos para ampliações e melhoramentos, os melhoramentos mínimos do sistema foram desenvolvidos “tendo como base os dados, as projeções e a situação atual do SISTEMA RODOVIÁRIO, sendo, portanto, passível de complementações após análise integral que a CONCESSIONÁRIA deverá fazer para apresentação de sua Proposta durante a LICITAÇÃO”, entende-se que a Concessionária poderá propor adequações e realocações (inclusive em mais de 500m) do Dispositivo SP-278 - km 373.713. Favor confirmar o entendimento. Caso contrário, favor esclarecer.

Ref.: Anexo 21. Dispositivo SP-278 - km 373.713.

RESPOSTA: O Anexo 7 é expresso em permitir alterações na localização de dispositivos desde que esta se dê em um raio máximo de 500 metros e atenda às demais condições previstas em seu item 3.2.7. Não obstante, para casos específicos, caso a CONCESSIONÁRIA demonstre que a implantação do dispositivo em outra localização traga maiores benefícios aos USUÁRIOS, ou há uma inviabilidade técnica que impede a sua instalação no ponto indicado no ANEXO 21, a ARTESP poderá acatar o pleito de alteração da localização.

62º Questionamento (1ª Ata): O Anexo 21 do Contrato prevê a readequação de determinados dispositivos existentes no Sistema Rodoviário, sem, contudo, detalhar o tipo ou a natureza das intervenções a serem realizadas em cada caso. Diante disso, entendemos que caberá à Concessionária propor as soluções técnicas que melhor atendam aos critérios de funcionalidade e segurança viária, observadas as diretrizes contratuais e sujeitas à aprovação da ARTESP. Favor confirmar esse entendimento.

Ref.: Anexo 12 e 21.

RESPOSTA: O entendimento está correto, desde que respeitadas as diretrizes do ANEXO 7.

67º Questionamento (1ª Ata): Favor confirmar se as Obras programada no anexo 21 para o Ano 2 do Contrato, já possuem licenciamento emitido.

Ref.: Anexo 21.

RESPOSTA: Não há licenças ambientais vigentes para a referida intervenção. Observar questionamento n. 68 e 69.

68º Questionamento (1ª Ata): Entendemos que, para fins de planejamento e viabilidade do cronograma das Obras previstas no Anexo 21 para o Ano 2 da Concessão, foi considerado o procedimento de licenciamento ambiental simplificado, tendo em vista o prazo previsto para a execução da obra e as características do processo de licenciamento atualmente adotado pelos órgãos ambientais competentes. Nosso entendimento está correto?

Ref.: Anexo 21.

RESPOSTA: Cabe à CONCESSIONÁRIA a elaboração de estudos e adoção de estratégia de licenciamento ambiental. No mais, observar questionamento n. 69.

69º Questionamento (1ª Ata): O cronograma contratual estabelece a obrigação de execução de determinadas obras já a partir do segundo ano da concessão.

No entanto, causa especial preocupação a exigência de início e conclusão dessas obras em prazo tão exíguo, considerando que, para sua regular implantação, é indispensável a obtenção prévia das respectivas licenças ambientais, ainda que submetidas a rito supostamente simplificado.

Ainda que a Concessionária inicie imediatamente os estudos e projetos necessários, o prazo de dois anos é manifestamente incompatível com a realidade dos processos de licenciamento ambiental no Brasil e especificamente os prazos realizados pela CETESB, por mais célere que este órgão ambiental busque atuar. Isso porque os trâmites envolvem múltiplos entes, etapas administrativas complexas e análises técnicas que, por sua própria natureza, demandam tempo. A previsão de obras em prazo tão curto compromete a previsibilidade contratual e afronta os princípios do planejamento, da razoabilidade, da eficiência administrativa e da segurança jurídica, que devem reger tanto os atos da Administração quanto a modelagem de contratos de concessão de longo prazo.

Dessa forma, entendemos que, caso a Concessionária comprove ter adotado todas as providências exigidas pela legislação e pelos órgãos competentes, como a elaboração e o protocolo tempestivo de projetos e estudos técnicos, eventual atraso na realização das obras em função da não emissão da licença ambiental em prazo hábil não poderá ensejar qualquer penalidade ou responsabilização por descumprimento de cronograma, tampouco configurar inadimplemento contratual da Concessionária. Favor confirmar esse entendimento.

Ref.: Anexo 21.

RESPOSTA: O entendimento está correto, desde que a CONCESSIONÁRIA comprove que agiu com a devida diligência no âmbito do processo de emissão das licenças. Há que se ressaltar, entretanto, que, para fins econômico-financeiros, constitui risco da Concessionária a obtenção das licenças ambientais, com a observância dos prazos cabíveis, nos termos da Cláusula 20.1, (ii), do Contrato, observadas as exceções estabelecidas pelo referido dispositivo contratual.

77º Questionamento (1ª Ata): O Anexo 21 do Contrato detalha as obras e intervenções a serem executadas pela Concessionária, incluindo, em alguns casos, elementos específicos como demolições, ampliações ou relocações. No entanto, entende-se que tais intervenções devem estar sempre orientadas pelos princípios da funcionalidade, segurança viária, eficiência operacional e economicidade, que norteiam tanto a atuação da Administração Pública quanto a execução de contratos de concessão. Nesse sentido, entendemos que, caso a Concessionária, com base em critérios técnicos devidamente justificados, proponha e execute solução alternativa ao previsto no Anexo 21, desde que

igualmente ou mais eficiente, funcional e econômica, e que atenda integralmente aos parâmetros de desempenho e obrigações contratuais, tal atuação não poderá ser interpretada como inadimplemento contratual. Trata-se, nesse caso, de ganho de eficiência técnica, compatível com a finalidade pública do contrato e com a racionalização de recursos, e não de descumprimento ou omissão de obrigação, devendo a eventual solução alternativa ser previamente discutida e aprovada junto à ARTESP no âmbito das interlocuções técnicas previstas no contrato. Favor confirmar nosso entendimento.

Ref.: N/A.

RESPOSTA: A CONCESSIONÁRIA poderá prever soluções alternativas às estabelecidas no ANEXO 12, desde que aprovadas pela ARTESP.

78º Questionamento (1ª Ata): A CONCESSIONÁRIA deverá observar todas as intervenções previstas no ANEXO 21 para a realização do POI. No entanto, a CONCESSIONÁRIA poderá sugerir alterações à ARTESP, que deverá realizar avaliação e apurar a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO. A Modelagem Econômico-Financeira prevê nos Trabalhos Iniciais a recuperação de acostamento existente na SPA-326/270. Contudo, verificou-se a inexistência de acostamento nessa rodovia. Estamos entendendo, portanto, que nesse caso deverá ser implantado o acostamento com 2 (dois) metros de largura em revestimento primário. O nosso entendimento está correto?

Ref.: Anexo 7.

RESPOSTA: O entendimento não está correto. A Modelagem Econômico-Financeira é referencial e não vinculante. Além disso, não há previsão de implantação de acostamento nesta rodovia, nos termos do ANEXO 21.

103º Questionamento (1ª Ata): Observamos que no Relatório de Tráfego (Estudos Referenciais) e o EVTE apresentam a possibilidade de aumento de tarifa após construção de faixa adicional em pistas duplas, entretanto não encontramos referências nos demais documentos editalícios. Entendemos que não haverá incremento de tarifa por construção de faixa adicional em pistas duplas, e nem fazem parte dos investimentos obrigatórios. Está correto nosso entendimento?

Ref.: Anexo 21 e Estudo de Tráfego.

RESPOSTA: Não há a previsão de reclassificação de tarifa no caso da implantação de faixas adicionais em pista dupla no ANEXO 4, pois não se trata de um investimento previsto no ANEXO 21. No caso da verificação de necessidade de inclusão deste tipo de investimentos no CONTRATO, poderá ser avaliada essa possibilidade em um futuro Termo Aditivo Modificativo.

108º Questionamento (1ª Ata): TÓPICO: PGF - Posto geral de fiscalização: Conforme o Anexo 21, o sistema HSWIN deverá ser implantado no Ano 2 da concessão. Solicitamos esclarecer se sua operação na modalidade punitiva deverá ser iniciada a partir do Ano 3 da Concessão.

Ref.: Item 3.11 do Anexo 21.

RESPOSTA: Nos termos do ANEXO 7, a CONCESSIONÁRIA é responsável pela implantação e operação do sistema de pesagem até 24 meses contados da data de assinatura do TERMO DE TRASFERÊNCIA INICIAL DO SISTEMA RODOVIÁRIO.

109º Questionamento (1ª Ata): TÓPICO: PGF - Posto geral de fiscalização Por outro lado, o Anexo 5, item 4.2.1.1. Posto Geral de Fiscalização – PGF, informa que as edificações dos PGFs existentes no SISTEMA RODOVIÁRIO não estão operacionais; e caso solicitado pelo PODER CONCEDENTE e/ou ARTESP, até o prazo de implantação do sistema HS-WIM na modalidade punitiva, a CONCESSIONÁRIA deverá realizar os investimentos necessários para tornar os PGFs operacionais, mediante reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO. Solicitamos esclarecer se estes serviços deverão ser iniciados somente após a aprovação do referido reequilíbrio econômico, e qual o prazo que a futura concessionária terá para realizar estas reformas.

Ref.: Item 3.1.1 do Anexo 21 e item. 4.2.2.1 do Anexo 5.

RESPOSTA: Caso a execução dos investimentos seja solicitada, a ARTESP apurará o desequilíbrio econômico-financeiro daí decorrente, sem prejuízo da posterior definição, por parte do Poder Concedente, da modalidade de reequilíbrio a ser empregada para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, observada a disciplina contratual aplicável. O prazo para as reformas será acordado pelas PARTES, visto que depende do objeto da reforma.

112º Questionamento (1ª Ata): TÓPICO: Capex No anexo 7 através do item 3.1.2.III, estão previstos investimentos para as estruturas e viaturas do policiamento rodoviário, indicados no anexo 21, item 2.2.4, totalizando em R\$ 5.105.000,00. Além deste investimento, neste mesmo item do anexo 7, também está indicado o fornecimento de 10 viaturas para a PMRv, porém sem a respectiva quantificação no Anexo 21. Por outro lado no anexo 5, no item 4.2.4 informa que estes investimentos estão limitados ao valor anual de R\$ R\$ 1.819.757,73. Solicitamos confirmar se este entendimento está correto, caso negativo, favor esclarecer.

Ref.: Item 3.1.2.III do Anexo 7 e item 4.2.4.do Anexo 5.

RESPOSTA: Os investimentos referentes as estruturas de bases da PMRv estão previstos no item 2.2.4 do ANEXO 21. Os investimentos referentes as viaturas da PMRv estão previstos no item 3.2 do ANEXO 21, em conjunto com outros veículos operacionais. O valor indicado no item 4.2.4 do ANEXO 5 trata dos recursos do convênio com a PMRv para apoio ao SERVIÇOS NÃO DELEGADOS de policiamento ostensivo de trânsito rodoviário, preventivo e repressivo, que não se confundem com a obrigação de fornecimento das viaturas e investimentos nas estruturas de bases da PMRv.

163º Questionamento (1ª Ata): O Contrato determina a conclusão das seguintes obras no segundo ano de concessão: (i) duplicação na SP-270 do km 372.8 ao km 373.5 e do km 380.761 ao km 381.6310 na região de Ourinhos; (ii) implantação de 8 dispositivos em desnível; e (iii) adequação de 2 dispositivos. No entanto, considerando os (a) prazos legais para o licenciamento ambiental competente, (b) os prazos mínimos para entrega dos projetos de engenharia estipulados no Apêndice H, (c) os prazos mínimos de aprovação dos projetos pela ARTESP seria necessário a obtenção das licenças e aprovações no terceiro mês de concessão. Entende-se que caso não seja possível a obtenção das licenças e aprovações nesse prazo a obrigação será postergada se aplicação de penalidade.

Ref.: Anexo 21.

RESPOSTA: Observar a resposta ao questionamento n. 69.

187º Questionamento (1ª Ata): Considerando que a finalidade do Saldo Garantidor é assegurar a garantia de pagamento da Contraprestação Pública Devida pelo Poder Concedente, entende-se que o uso do valor excedente apenas poderá ocorrer em situações excepcionais e, visando a reduzir o risco fiscal e assegurar a atratividade de investimentos, apenas poderá ser utilizado após o término das AMPLIAÇÃO PRINCIPAL previstas no Anexo 21. Favor confirmar o entendimento.

Ref.: Cláusula 11.4 da Minuta de Contrato.

RESPOSTA: O entendimento está parcialmente correto. O uso do valor excedente poderá ocorrer nos termos do item 6.6 APÊNDICE D, após o término das ampliações principais previstas no ANEXO 21.