

ATA DE RESPOSTAS AOS PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS

EDITAL Nº 01/2020

Em atendimento ao item 4 do Aviso de Publicação de Edital de Concessão nº 01/2020, a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, através da Comissão de Outorga, instituída para realização do Leilão para subconcessão da malha ferroviária situada entre os municípios de Ilhéus/BA e Caeté/BA da Ferrovia de Integração Oeste-Leste – EF-334 (Fiol), constituída pelo Diretor-Geral da ANTT, por meio da Portaria nº 639, de 15 de dezembro de 2020, leva ao conhecimento público as solicitações de esclarecimentos sobre o edital, conforme item 3, do Aviso de Publicação de Edital de Subconcessão nº 01/2020, recebidas entre os dias 18 de dezembro de 2020 a 25 de janeiro de 2021, 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 6.2 do Edital as questões que tenham sido formuladas em desconformidade com o disposto no subitem 6.1 do Edital não foram respondidas.

Protocolo 6690919

Recebido em 15/01/2021 – 16:16

1. Edital
Participação de Consorciados
Item 9.1

9.1 (vii) não será admitida a inclusão, a substituição, a retirada, a exclusão ou alteração no percentual de participação de consorciados até a assinatura do Contrato;
Sugerimos que seja admitida a inclusão, a substituição, a retirada, a exclusão ou alteração no percentual de participação de consorciados deste a publicação de Proponente vencedora até a assinatura do Contrato.

Resposta: A previsão de não alteração do consórcio participante é condição essencial para que as condições de habilitação sejam mantidas durante o certame licitatório, as quais são avaliadas logo após a fase de abertura das propostas econômicas. Portanto, não será admitida alteração até a assinatura. Após a assinatura, o contrato dispõe sobre as possibilidades de alteração societária.

2. Contrato
Controle Societário
Item 30

Controle Societário

Pode esclarecer se existe limitação de tempo e de proporção sobre a transferência do Controle Societário da Subconcessionária relativamente no período de Construção e de Operação? Se haver, por favor especificar.

Resposta: As limitações existentes acerca da transferência de controle estão descritas na cláusula 30 do Contrato. A redação da subcláusula 30.4 será ajustada de forma que poderão ser realizadas transferências de controle, mediante anuência da ANTT, após a integralização do capital social de que trata a subcláusula 29.1 da minuta contratual.

3. Contrato
Financiamentos
Item 10.1

10.1 A Subconcessionária é a única e exclusiva responsável pela obtenção dos financiamentos necessários para cumprir cabal e tempestivamente com todas as obrigações assumidas neste Contrato, podendo escolher, a seu critério e de acordo com sua própria avaliação, as modalidades e os tipos de financiamento disponíveis no mercado, em moeda nacional ou estrangeira.

Que garantia o governo pode fornecer para o fechamento do financiamento? E será possível que o governo coordene com instituições financeiras locais para fornecer *project financing*?

Resposta: O governo não pode fornecer garantia para fechamento de financiamento e não coordena com instituições financeiras locais para fornecer modalidades de financiamento tipo *project financing*. Além disso, conforme a subcláusula 10.1 da minuta do contrato de subconcessão "A Subconcessionária é a única e exclusiva responsável pela obtenção dos financiamentos necessários para cumprir cabal e tempestivamente com todas as obrigações assumidas neste Contrato, podendo escolher, a seu critério e de acordo com sua própria avaliação, as modalidades e os tipos de financiamento disponíveis no mercado, em moeda nacional ou estrangeira."

4. Contrato
Alteração de contrato
Item 10.3

10.3 A Subconcessionária não poderá invocar qualquer disposição, cláusula ou condição dos contratos de financiamento, ou qualquer atraso no desembolso dos recursos, para eximir-se, total ou parcialmente, das obrigações assumidas neste Contrato.

Para conseguir o fechamento do financiamento, será possível que o contrato de Subconcessão seja modificado de acordo com os requisitos e condições das instituições financeiras?

Resposta: Não está prevista qualquer revisão contratual em função das condições de financiamento obtidas. Inclusive, a minuta contratual prevê na subcláusula 10.1 que "*A Subconcessionária é a única e exclusiva responsável pela obtenção dos financiamentos necessários para cumprir cabal e tempestivamente com todas as obrigações assumidas neste Contrato, podendo escolher, a seu critério e de acordo com sua própria avaliação, as modalidades e os tipos de financiamento disponíveis no mercado, em moeda nacional ou estrangeira.*"

5. Contrato
Garantia de receita
Item 26

Alocação de Riscos

Durante o período de operação, nos seguintes casos, o governo fornecerá garantia de receita, como subsídios ou redução do Valor de Outorga?

- (i) O volume de transporte na realidade seja menor do que o previsto no Edital;
- (ii) A tarifa reajustada seja mais baixa do que a prevista no Edital;
- (iii) A taxa de inflação aumente mais do que a prevista no Edital.

Resposta: Não. Os instrumentos citados na pergunta não estão previstos na modelagem da presente subconcessão. Cabe ressaltar o caráter não vinculativo dos estudos de viabilidade, conforme disposto na subcláusula 5.4.1 do Edital: "*As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados à Ferrovia e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Subconcessão, 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 Subconcessionária*".

6. Contrato
Taxa de câmbio
Item 26.1

Com exceção dos riscos expressamente alocados ao Poder Concedente na subcláusula 26.2, a Subconcessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à Subconcessão, inclusive, mas não se limitando, aos seguintes: (xiii) variação das taxas de câmbio;

Considerando que as locomotivas e diversos equipamentos serão importados e atualmente a taxa de câmbio de Real varia diariamente, o governo pode fixar uma taxa de câmbio referencial? E fornecer subsídios quando a taxa do câmbio varia superando certo alcance?

Resposta: Não. Destaca-se que a modelagem da presente subconcessão não prevê qualquer tipo de fixação de taxa de câmbio. O valor referencial desses equipamentos, utilizados como referência no estudo de viabilidade, foram obtidos após pesquisa de

mercado e os preços estão conforme a data-base do estudo. Cabe ressaltar o caráter não vinculativo dos estudos, conforme disposto na subcláusula 5.4.1 do Edital. Além disso, cabe informar que, conforme a Minuta de Contrato de Subconcessão do Edital de Concorrência Internacional nº 01/2020, em sua Cláusula 26, que trata da alocação de riscos, e sua respectiva subcláusula 26.1, tem-se o seguinte: "Com exceção dos riscos expressamente alocados ao Poder Concedente na subcláusula 26.2, a Subconcessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à Subconcessão, inclusive, mas não se limitando, aos seguintes: (...)

(xiii) *variação das taxas de câmbio*"

7. Outros assuntos

Subsídio

Para projetos de investimento estratégicos promovendo desenvolvimento sustentável local como este, o governo pode conceder subsídios durante o período de construção?

Resposta: Não está previsto nenhum tipo de subsídio governamental durante o período de construção no edital de licitação e na minuta de contrato de subconcessão.

8. Contrato

Receitas

Item 19.2.1

19.2.1 A remuneração da Subconcessionária advirá do recebimento da Tarifa de Transporte, da Tarifa de Direito de Passagem, da Tarifa de Tráfego Mútuo, e das receitas decorrentes dos projetos associados e das Operações Acessórias, dentre outras formas de remuneração admitidas nos termos da regulamentação da ANTT.

Se as receitas decorrentes dos projetos associados e das Operações Acessórias forem menores do que o previsto no Edital, será possível reduzir o Valor de Outorga?

Resposta: Não. O contrato e o edital não têm previsão de alteração do valor de outorga em caso de frustração ou surpresa na apuração de qualquer tipo de receita. Além disso, cabe ressaltar o caráter não vinculativo dos estudos ao edital e contrato, conforme disposto na subcláusula 5.4.1 do Edital.

9. Contrato

Valor de Outorga

Item 19.1.2

O Valor de Outorga a ser pago será correspondente a 3,43% (três vírgula quarenta e três por cento) da Receita Operacional Bruta gerada pela Subconcessão.

Este "3,43%" tem espaço para reduzir?

Resposta: Conforme disposto na minuta do contrato de subconcessão, na subcláusula 19.1.2, "O Valor de Outorga a ser pago será correspondente a 3,43% (três vírgula

quarenta e três por cento) da Receita Operacional Bruta gerada pela Subconcessão."
Esse percentual é fixo durante todo o prazo da subconcessão.

10. Contrato
Transferência de posse
Item 3.2

Restrições à Alienação e à Aquisição

Por favor, confirme os regulamentos específicos e limitações sobre transferência da posse dos bens.

Resposta: As limitações relativas a transferências dos bens da concessão estão descritas na subcláusula 3.2 do Contrato (Restrições à Alienação e à Aquisição).

11. Contrato
Desapropriação
Item 5.1

Desapropriações

É necessário que o governo assuma as responsabilidades, ações e custos de desapropriações e indenizações.

Resposta: Conforme a modelagem contratual, não cabe ao governo assumir responsabilidades, ações e custos de desapropriações e indenizações. Cabe apenas, conforme a cláusula 5.1.1, ao concedente (ANTT), "*editar os atos de declaração de utilidade pública necessários às Desapropriações e às servidões administrativas vinculadas à Subconcessão*". Além disso, a cláusula 5.1.2 deixa claro que cabe à subconcessionária, como entidade delegada do poder concedente, "*(i) apresentar antecipadamente à ANTT as informações e documentos necessários à edição dos atos de declaração de utilidade pública; (ii) realizar cadastro topográfico e documental, discriminando as propriedades, conforme sua situação fundiária, especificando a extensão, por propriedade; (iii) obter certidões atualizadas dos cartórios de registro de imóveis competentes com informações acerca das titularidades dos imóveis; (iv) promover as Desapropriações, servidões administrativas, propor limitações administrativas e ocupar provisoriamente bens imóveis necessários à execução e conservação de obras e serviços vinculados à Subconcessão, bem como executar eventuais reassentamentos; (v) efetuar o pagamento das indenizações devidas pelas Desapropriações; (vi) arcar com todos os custos decorrentes dos reassentamentos; (vii) realizar os investimentos, pagamentos, arcar com os custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos nos itens anteriores, seja por via consensual ou por intermédio de ações judiciais; e (viii) criar e manter banco de dados atualizado pelo período em que durarem as Desapropriações, contendo as informações utilizadas para definição do valor dos imóveis, observadas as normas da NBR 14.563 ou outra que vier a substituí-la.*"

12. Contrato

Garantia de execução

Item 11

Garantia de Execução

Por causa de ser um projeto de investimento, não um projeto de EPC, recomenda-se cancelar a garantia.

Resposta: Entende-se a garantia como elemento essencial para assegurar o desempenho da concessão e essa recomendação, portanto, não será atendida. Conforme previsto na Cláusula 11 da Minuta de Contrato de Subconcessão do Edital de Concorrência Internacional nº 01/2020, a exigência de prestação de garantia objetiva assegurar o *"fiel cumprimento pela Subconcessionária de suas obrigações contratuais"*.

13. Outros Assuntos

Cronograma

A negociação e determinação do Contrato de Subconcessão pode ser depois da Publicação da Ata de Julgamento do Leilão ?

Resposta: As condições do contrato de concessão são estabelecidas no edital de concessão, por meio do Anexo 17 - Minuta do Contrato de Concessão. Os seus termos não serão alterados durante o processo de leilão, inclusive após a publicação da Ata de Julgamento do Leilão.

14. Contrato

Licenças, permissões e autorizações

Item 4.1

4.1 A Subconcessionária deverá, às suas expensas:

4.1.1 Obter e manter todas as licenças, permissões, autorizações, manifestações e outorgas necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da Subconcessão;

4.1.2 Adotar todas as providências exigidas pelos órgãos competentes, nos termos da legislação, para a obtenção das licenças, permissões, autorizações, manifestações e outorgas necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da Subconcessão, arcando com as despesas e custos correspondentes;

4.1.3 Cumprir as condicionantes ambientais já existentes ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos ambientais, e arcar com os custos delas decorrentes, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido

Quais apoios o governo oferecerá em aspeito do procedimento de todas as licenças, permissões, autorizações necessárias para a execução da Subconcessão?

Resposta: Conforme a minuta contratual, *"4.2 O trecho compreendido entre Ilhéus/BA e Caetité/BA possui Licença de Instalação, devendo a Interveniente Subconcedente proceder o desmembramento da licença para o trecho objeto da Subconcessão, e a Subconcessionária atender e manter o cumprimento de todas as condicionantes, conforme relatório que deverá ser entregue pela Interveniente Subconcedente na data*

de assinatura do Contrato." Após a transferência da licença de instalação, a Subconcessionária passa a ser integralmente responsável pelas licenças e autorizações necessárias à execução contratual, nos termos das subcláusulas 4.1 a 4.3.

15. Contrato
Licenças
Item 4.2

4.2 O trecho compreendido entre Ilhéus/BA e Caetité/BA possui Licença de Instalação, devendo a Interveniente Subconcedente proceder o desmembramento da licença para o trecho objeto da Subconcessão, e a Subconcessionária atender e manter o cumprimento de todas as condicionantes, conforme relatório que deverá ser entregue pela Interveniente Subconcedente na data de assinatura do Contrato.

Pode esclarecer a definição da palavra “desmembramento” e como se implementa?

Resposta: O desmembramento faz-se necessário para segregar a licença do trecho ferroviário de Ilhéus/BA e Caetité/BA, que será alvo da concessão, e os demais trechos, que seguirão sob a gestão da Valec.

O desmembramento do licenciamento ambiental efetiva-se mediante pedido do titular da licença (no caso desta concessão, a Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.) à entidade ambiental competente (IBAMA), requerendo-se a anuência da subconcessionária que assumirá o trecho ferroviário.

Desde o desmembramento, a subconcessionária será a titular da licença, tão somente em relação ao trecho sob sua exploração, e arcará com os ônus e condicionantes atinentes à licença ambiental. Uma vez que já existe licença de instalação, e não há previsão de modificações sensíveis em relação aos termos da licença, não há necessidade de novo processo de licenciamento, satisfazendo-se os requisitos de controle ambiental mediante o desmembramento da licença de instalação atual, em processo administrativo específico para esse fim.

16. Contrato
Responsabilidade acidentais
Item 8.3

8.3 Em caso de acidente ferroviário, a Subconcessionária será responsável por sua apuração e também pela integridade dos Bens da Subconcessão, realizando os reparos necessários.

A responsabilidade pelo acidente é dividida de acordo com a causa do acidente, cabendo aos responsáveis correspondentes as responsabilidades e despesas pertinentes, certo?

Resposta: A Subconcessionária deverá auxiliar na apuração das circunstâncias do acidente, conforme a cláusula 8 da minuta contratual, sendo a responsabilidade pelo acidente investigada pela ANTT nos termos da Resolução ANTT nº 5.902, de 21 de julho de 2020. Deve ser considerado o conceito jurídico de responsabilidade objetiva, conforme previsto no § 6º do art. 35 da Constituição Federal: “As pessoas jurídicas de

direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.”

17. Contrato
Companhia de capital aberto
Item 12.3.2

12.3.2 (xxxviii) registrar-se como companhia de capital aberto junto à CVM, em até 3 (três) anos da Data de Assunção, mantendo tal condição durante todo o prazo da Subconcessão;

Pode esclarecer a definição específica de companhia de capital aberto junto à CVM e as suas obrigações?

Resposta: Segundo a Lei 6.404, de 15.12.76 (Lei das S.A.), em art. 4º, "*a companhia é aberta ou fechada conforme os valores mobiliários de sua emissão estejam ou não admitidos à negociação no mercado de valores mobiliários*". Por obrigações, deve-se observar a citada Lei 6.404/76, que organiza o funcionamento dessas companhias, observando-se ainda regulamentações da Comissão de Valores Mobiliários – CVM, que podem ser encontradas no sítio eletrônico: <<http://conteudo.cvm.gov.br/menu/regulados/companhias/consultas/Legislacao-e-Regulamentacao-de-companhias.html>>.

18. Contrato
Procedimento
Item 23.2

As Especificações Técnicas Mínimas poderão ser revistas a cada 5 (cinco) anos, podendo ser mantidas ou repactuadas em comum acordo pelas Partes, com o objetivo de adequação à demanda confirmada, às condições e características operacionais da via, aprimoramento da qualidade e quantidade dos serviços objeto da Subconcessão. Pode determinar os procedimentos e métodos específicos para negociação e revisão?

Resposta: As condições específicas da revisão serão definidas diante do caso concreto, considerando as diretrizes estabelecidas no contrato: “com o objetivo de adequação à demanda confirmada, às condições e características operacionais da via, aprimoramento da qualidade e quantidade dos serviços objeto da Subconcessão”. Ou seja, a depender das condições efetivas da prestação do serviço e da atualidade do setor.

19. Contrato
Pactuação - Especificações Técnicas
Item 23.2.2

Caso as Partes não cheguem a um acordo quanto à repactuação das Especificações Técnicas Mínimas, a ANTT poderá fixá-las de forma unilateral, assegurado o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

Não se deve ser confirmado unilateralmente pela ANTT. Neste caso, recomenda-se que as partes contratem juntamente um terceiro para fazer a repactuação.

Resposta: A redação contratual prevê a tentativa de pactuação consensual em primeira instância. Não havendo consenso a Agência possui a prerrogativa de definir as especificações unilateralmente exercendo o papel de regulador. À concessionária é assegurado o reequilíbrio econômico-financeiro devido pela aplicação unilateral de nova regra, de acordo com a subcláusula 26.2 (vi). Em caso de divergência quanto à decisão da Agência, o conflito poderá ser remetido à arbitragem, nos termos da cláusula 44.

20. Contrato
Riscos da Subconcessão
Item 26.1

26.1 Com exceção dos riscos expressamente alocados ao Poder Concedente na subcláusula 26.2, a Subconcessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à Subconcessão, inclusive, mas não se limitando, aos seguintes:

Os riscos da Subconcessão devem ser assumidos por quem tenham a capacidade de os assumir, recomendamos que as partes assumam os riscos separadamente ou em conjunto de acordo com a situação real.

Resposta: A alocação dos riscos está definida na cláusula 26 da minuta contratual. A avaliação a que se refere o pedido de esclarecimento, acerca da alocação dos riscos, é feita previamente à publicação do edital.

21. Contrato
Tarifa
Anexo 7

TABELA TARIFÁRIA

As tarifárias incluem os impostos, como por exemplo o IVA?

Resposta: A tabela tarifária inclui os impostos que incidem sobre a receita tarifária. Cabe destacar que o IVA é um imposto inexistente na legislação tributária brasileira, portanto, não foi considerado na Tabela Tarifária.

22. Contrato
Detectores de Descarrilamento
Item 4.1.3
Anexo 7

4.1.3. Os Investimentos para instalação de Detectores de Descarrilamento consistem na aquisição e instalação de dispositivos detectores ao longo de toda a extensão da Subconcessão, conforme detalhamento a seguir.

Por favor esclarecer a necessidade de instalação de "Detectores de Descarrilamento". Podem tomar outras providências para substituí-lo?

Resposta: Escopo, justificativa e premissas para instalação do equipamento encontram-se no CADERNO DE ENGENHARIA - VOLUME I: MEMORIAL DESCRITIVO, em seu Item 3.3.1.1 Instalação de Detectores de Descarrilamento. Indica-se a instalação desse equipamento nas adjacências dos desvios de cruzamento e das Obras de Arte Especiais (OAEs) e como medida de proteção a áreas ambientalmente sensíveis, onde um possível acidente poderia impactar danosamente o meio ambiente. O Detector de Descarrilamento - DDV é um equipamento comumente formado por uma barra instalada entre os trilhos, que é rompida ao ser atingida por um veículo descarrilado, o que é comunicado ao maquinista e ao CCO, com o objetivo de promover a paralisação imediata da composição ferroviária, evitando-se o agravamento do descarrilamento e maiores danos materiais, sociais, ambientais e operacionais.

Detalhamento encontra-se no item 4.1.1 Instalação de Detectores de Descarrilamento do CADERNO DE ENGENHARIA - VOLUME II: MEMORIAL DE CÁLCULO DE QUANTITATIVOS E CUSTOS, com a identificação das áreas ambientalmente sensíveis, OAEs e pátios, para fins de determinação dos quantitativos. A instalação dos "Detectores de Descarrilamento" é necessária, não se admitindo providências alternativas ou a sua substituição.

23. Contrato

Licenças Ambientais

Item 12.3.2

12.3.2 (xvi) executar as ações de compensação ambiental e plantio compensatório mencionadas na subcláusula 4.3 e arcar com os custos decorrentes; (xli) responsabilizar-se pelos serviços relacionados a achados arqueológicos e espeleológicos, bem como arcar com custos vinculados.

Pode esclarecer as leis e as estipulações legais sobre os procedimentos de licenças ambientais e arqueológicas bem como as atividades e medidas necessárias?

Resposta: Devem ser cumpridos todos os procedimentos e legislação aplicáveis, a exemplo da Lei n.º 9.985/2000, Lei n.º 6.938/1981 e da Lei n.º 3.924/1961, e normas infralegais regentes da matéria, editadas pelos órgãos e entidades competentes, como o Conama, o Ibama e o IPHAN, que dispõem sobre obrigações, requisitos e procedimentos próprios.

24. Contrato

Termo de recebimento Provisório

Item 3.1.3

3.1.3 A Subconcessionária, na data de assinatura do Contrato, assinará também o Termo de Recebimento Provisório.

É necessário que A ANTT forneça todos os documentos e materiais de engenharia, de construção e de fiscalização das obras preexistentes, as quais devem ser avaliadas por um terceiro contratado por as partes antes da realização de entrega e recebimento. Este tempo não deve ser incluído no período de Subconcessão

Resposta: Os documentos solicitados integram os Estudos de Viabilidade que acompanham o Edital: Caderno de Engenharia, Estudos Partes 1 a 6, Projetos (itens 1.3 a 1.9), Memoriais, Quantitativos, entre outros, conforme disponibilizado em <<https://portal.antt.gov.br/edital-fiol>>, aba Estudos de Viabilidade.

25. Contrato

Caderno de Obrigações

Item 12.3.2

12.3.2 (iii) executar o Plano de Investimentos em conformidade com as normas técnicas e de engenharia aplicáveis, e com as disposições deste Contrato e do Caderno de Obrigações;

A Engenharia atual é o desenho final? Já foi revisado por terceiros? Já foi aprovado pela ANTT? E os planos de Engenharia podem diretamente ser aplicados para as atividades de construção?

Resposta: Segundo o item 4.4. do Contrato, a Subconcessionária deverá elaborar e apresentar para apreciação da ANTT todos os Projetos necessários para a execução do Plano de Investimentos, contido no Caderno de Obrigações. O item 4.4.1 informa que a Subconcessionária terá o prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, contados a partir da Data de Assunção, para solicitar à ANTT modificações nos Projetos elaborados pela Interveniente Subconcedente para a conclusão das obras referentes aos Investimentos com Prazo Determinado.

O plano de execução das obras deve ser desenvolvido pela Subconcessionária, segundo seus próprios critérios, sempre atendendo aos parâmetros técnicos e aos prazos de implantação estabelecidos no Contrato.

26. Contrato

Vícios ocultos

Anexo 5

5.4.2 Ao participar do Leilão, a Proponente declara possuir pleno conhecimento das condições encontradas em campo, salvo quanto a vícios ocultos, sendo de sua exclusiva responsabilidade a realização de visitas técnicas e das diligências necessárias junto à Valec.

Como lidar com os custos e tempos adicionais causados por vícios ocultos?

Resposta: O tratamento dispensado aos vícios ocultos que acometem os bens da Ferrovia transferidos à Subconcessionária e reclamados no prazo de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias de que trata a subcláusula 3.1.3 (i) está disciplinado na minuta de Contrato. Os custos e tempos adicionais desses vícios ocultos reclamados no

referido prazo tem seu risco alocado ao Poder Concedente, devendo seus impactos serem compensados à Subconcessionária por meio de reequilíbrio contratual.

27. Edital

Data do Leilão

Item 16

16 Procedimento

É necessário que o leilão seja adiado porque precisam de mais tempo para revisar os custos, o volume de transporte e outras premissas de receita. O prazo atual do leilão é tão limitado que nenhum participante tenha capacidade de terminar todos os trabalhos para entregar os Envelopes

Resposta: O leilão seguirá o cronograma definido no edital e eventuais comunicados relevantes emitidos pela Comissão de Outorga.

28. Contrato

Arbitragem

Item 44.3

44.3 A arbitragem será conduzida em Brasília, Distrito Federal, Brasil, utilizando-se a língua portuguesa como idioma oficial para a prática de todo e qualquer ato.

É necessário que a arbitragem seja conduzida em Países terceiros, como por exemplo Hong Kong, Cingapura ou Chile, utilizando-se a língua inglesa como idioma oficial para a prática de todo e qualquer ato.

Resposta: Tal possibilidade não é abrangida pela legislação brasileira, conforme o inciso III, art. 3º, do Decreto 10.025/2019.

29. Contrato

Câmbio

Item 26.1

26.1 Com exceção dos riscos expressamente alocados ao Poder Concedente na subcláusula 26.2, a Subconcessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à Subconcessão, inclusive, mas não se limitando, aos seguintes:

(xiii) variação das taxas de câmbio;

Considerando que a receita do projeto será em reais, e a maioria de pagamentos durante a Subconcessão será em moeda estrangeira (US dólar), o governo pode fornecer apoio político para um câmbio fluido de moeda?

Resposta: Não é previsto, dentre as competências da ANTT expressas na Lei 10.233/2001, a atuação política em matéria de câmbio. Quanto à alocação de risco, em especial o risco cambial, a cláusula 26.1 expressa que "*Com exceção dos riscos expressamente alocados ao Poder Concedente na subcláusula 26.2, a Subconcessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos*

*relacionados à Subconcessão, inclusive, mas não se limitando, aos seguintes:
(...)
(xiii) variação das taxas de câmbio;"*

30. Contrato
Equipamentos
Item 12.3.1

12.3.1 Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no Contrato e em seus Anexos, são direitos da Subconcessionária:
(viii) construir os terminais ferroviários que entender necessários para a prestação do serviço concedido;

Pode especificar o número, localização, escala e requisitos de equipamento dos terminais ferroviários que se considera ao longo da ferrovia?

Resposta: Conforme a cláusula 4.1.5. do Apêndice A do Anexo 1 - Caderno de Obrigações, os Investimentos obrigatórios relacionados a terminais ferroviários consistem na implantação de 01 (um) Terminal intermodal, localizado no município de Caetité/BA, com detalhamento a seguir. A Subconcessionária deverá executar e concluir, no prazo de 05 (cinco) anos, contados a partir da assinatura do Contrato de Subconcessão, 01 (um) Terminal, localizado no município de Caetité/BA, contemplando todos os materiais e serviços necessários para sua execução e operação. Esse investimento contempla a estrutura física, instalações e equipamentos para a carga, descarga, transferência intermodal e capacidade para movimentação de 8,6 milhões ton/ano para carga geral, granéis sólidos agrícolas e granéis líquidos.

Conforme a cláusula 12.3.1, a implantação de demais terminais é permitida e depende de avaliação da Subconcessionária, em locais e quantidade que entender necessários, por sua conta e risco.

31. Contrato
Passageiros
Item 9.5

9.5 A prioridade indicada para os trens de passageiros deverá ser mantida, ainda que estejam atrasados.

Esta ferrovia também é para uso de levar passageiros?

Resposta: Embora o contrato não obrigue a oferta de trens de passageiros, a ferrovia também poderá ser utilizada para esse fim.

Protocolo 6690932

Recebido em 15/01/2021 – 18:42

**1. Caderno de Demanda
Minério
Item 6**

Caderno de Demanda, Item 6 – Resultados, 1º parágrafo pág. 11

Se o volume de 32.3 milhões de toneladas de minério contempla somente BAMIN ou também outro produtor de minério?

Resposta: Conforme consta no Caderno de Demanda e na respectiva Matriz OxD do estudo, além dos depósitos da BAMIN, também estão contemplados outros potenciais produtores de minério.

**2. Caderno de Demanda
Granéis sólidos
Item 6**

Caderno de Demanda, item 6, pág. 8 (Tabela 1 ano: 2035) e Item 6 pág. 11 (no primeiro parágrafo da página)

O volume pico de granéis sólidos não agrícolas é de 35.3 milhões de toneladas, sendo o 32.3 milhões de minério. O que é contemplado em granéis sólidos não agrícolas, além do minério?

Resposta: No estudo foram classificados como granéis sólidos não agrícolas - GSNA o carvão mineral, com participação irrelevante na demanda, o minério de ferro, predominante no volume identificado; cimento e outros minerais com baixa participação individual.

**3. Caderno de Engenharia
Dimensionamento da frota
Volume II**

Caderno de Engenharia Vol. II, pág. 111, tab.57

Quais os ciclos adotados para os vagões de minério para dimensionamento da frota de vagões GDT?

Resposta: O Caderno de Engenharia, item 4.2.4.1, apresenta um resumo dos quantitativos da frota operacional. Informação mais detalhada sobre dimensionamento de frota está disponível no Caderno de Estudos Operacionais e de Capacidade e seus Anexos:

Anexo I: A. FIOL – Demanda

Anexo II: B. FIOL – Informações Técnicas

Anexo III: C. FIOL – Definição de Trem Tipo

Anexo IV: D. FIOL – PDT

Anexo V: E.1 FIOL – Tempos Médios - Cenário 00 – Base

Anexo VI: E.2 FIOL – Tempos Médios - Cenário 01 - Faseamento 01
Anexo VII: F.1 FIOL – Cálculo Saturação - Cenário 00 – Base
Anexo VIII: F.2 FIOL – Cálculo Saturação - Cenário 01 - Faseamento 01
Anexo IX: G.1 FIOL – Cálculo de Frota - Trecho Próprio
Anexo X: G.2 FIOL – Cálculo de Frota - Demais Trechos
Anexo XI: G.3 FIOL – Cálculo de Frota - TOTAL Final

Cabe ressaltar que tais estudos são referenciais para subsidiar o dimensionamento da frota. A operação ficará a critério da Subconcessionária, desde que atendidos os parâmetros estabelecidos em contrato.

4. Caderno de Engenharia Dimensionamento da frota Volume II

Caderno de Engenharia Vol. II, pág. 111, tab.57

Quais os ciclos adotados para carga geral/ graneis líquidos/graneis sólidos agrícolas para dimensionamento da frota de vagões PET/TCT e HFT?

Resposta: O Caderno de Engenharia, item 4.2.4.1, apresenta um resumo dos quantitativos da frota operacional.

Informação mais detalhada sobre dimensionamento de frota está disponível no Caderno de Estudos Operacionais e de Capacidade e seus Anexos:

Anexo I: A. FIOL – Demanda

Anexo II: B. FIOL - Informações Técnicas

Anexo III: C. FIOL – Definição de Trem Tipo

Anexo IV: D. FIOL – PDT

Anexo V: E.1 FIOL – Tempos Médios - Cenário 00 – Base

Anexo VI: E.2 FIOL – Tempos Médios - Cenário 01 - Faseamento 01

Anexo VII: F.1 FIOL - Cálculo Saturação - Cenário 00 – Base

Anexo VIII: F.2 FIOL – Cálculo Saturação - Cenário 01 - Faseamento 01

Anexo IX: G.1 FIOL – Cálculo de Frota - Trecho Próprio

Anexo X: G.2 FIOL – Cálculo de Frota - Demais Trechos

Anexo XI: G.3 FIOL – Cálculo de Frota - TOTAL Final

Cabe ressaltar que tais estudos são referenciais para subsidiar o dimensionamento da frota. A operação ficará a critério da Subconcessionária, desde que atendidos os parâmetros estabelecidos em contrato.

5. Caderno de Engenharia Bordo Vital Volume I

CADERNO DE ENGENHARIA - Vol. I, Item 3.3.1.2.3 Premissas, Página 18

Sugerimos adicionar o requisito de vitalidade no Bordo (Bordo Vital). A utilização de bordos vitais, garantem a segurança da operação, além do aumento da produtividade

operacional, tanto no modo convencional quanto no cenário de blocos virtuais. Se não houver viabilidade no início da operação, que seja considerado como requisito futuro, em função de potenciais aumentos de demanda. Bordos não vitais, trazem condições inseguras para a operação.

Resposta: O CADERNO DE ENGENHARIA - Vol. I, Item 3.3.1.2.3 Premissas, Página 18, estipula as características essenciais a serem providas pelos sistemas de sinalização e controle da ferrovia: captura das informações de posicionamento, trânsito e integridade das composições em tempo real; disposição dos dados e informações relevantes através do computador de bordo da locomotiva (CBL), diretamente integrado a dispositivos de GPS (Global Positioning System); equipamentos EoT (End of Train) e contadores de eixo; AMVs da linha principal dos pátios de cruzamento e AMV da entrada do pátio de Ilhéus serão equipados com chaves de mola e sinais anões; e AMVs manuais internos para os pátios de Caetité e Ilhéus. Entretanto, este documento é apenas referencial para subsidiar os estudos de viabilidade.

Já o ANEXO 1 - CADERNO DE OBRIGAÇÕES, em seu item 4.1.4.1, prevê que os Sistemas Ferroviários devem conter um elenco mínimo de elementos e aplicações:

- i. Computador de Bordo de Locomotiva – CBL instalado em todas as Locomotivas a serem adquiridas pela Subconcessionária para atendimento da demanda, o qual deve integrar-se ao CCO. Ressalta-se que os investimentos para instalação de CBL devem acompanhar o cronograma de aquisição de Locomotivas pela Subconcessionária, de forma que podem ocorrer após os 05 (cinco) anos citados no item 4.1.4.i;
- ii. Controle dos limites de autorização e de velocidade dos Trens, de modo que o sistema atue diretamente no Trem em caso de descumprimento;
- iii. Controle de integridade do Trem, através de equipamento telemétrico de cauda, em todas as composições que trafegarem na Ferrovia;
- iv. Chave de mola, controlador de circuito e sinal anão luminoso em todos os Pátios de Cruzamento;
- v. Posicionamento de Veículos Ferroviários nas seções de bloqueio, bem como sua ocupação e desocupação, por meio de sistema de detecção com contadores de eixo ou equipamento equivalente a serem instalados no mínimo em todos os Pátios de Cruzamento, 03 (três) unidades por AMV;
- vi. Capacidade de operar com intertravamentos lógicos móveis, ou seja, criar seções de bloqueio virtuais compreendidas entre limites dinâmicos ou pré-configurados;
- vii. Sistema de Telecomunicações capaz de realizar a transmissão de informações de voz e de dados ao longo de todo o Trecho Ferroviário, integrando todos os componentes e sistemas;
- viii. Detectores de Rolamento e de Roda Quentes - Hot Box e Hot Wheel nos pontos de altimetria crítica ao longo da Ferrovia;
- ix. CCO destinado a controlar a circulação dos Veículos Ferroviários a partir de painéis sinópticos, com capacidade de planejamento e otimização da circulação;
- x. Capacidade de despachar tanto os Trens de carga equipados com CBL, como os Trens de serviço e demais Veículos Ferroviários desprovidos de CBL;

xi. Capacidade de interoperabilidade para Trens oriundos de Ferrovias adjacentes.

Ressalte-se que, atendidos os parâmetros mínimos estabelecidos, a Subconcessionária tem liberdade de, a seu critério, implementar outras medidas que visem a melhorar sua operação, a exemplo dos bordos vitais mencionados.

6. Caderno de Engenharia

Contadores de Eixo

Volume I

CADERNO DE ENGENHARIA - Vol. I, Item 3.3.1.2.3 Premissas, Página 18

Recomendar uma solução baseada apenas em contadores de eixo, pode limitar a uma única solução tecnológica, bem como a oportunidade da aplicação de novas tecnologias equivalentes que promovem reduções de CAPEX, OPEX e tempo de implantação. Sugerimos a inserção de um descritivo como: "contadores de eixo ou sistema de detecção equivalente"

Resposta: O ANEXO 1 - CADERNO DE OBRIGAÇÕES, em seu item 4.1.4.1, prevê que os Sistemas Ferroviários devem conter um elenco mínimo de elementos e aplicações:

- i. Computador de Bordo de Locomotiva – CBL instalado em todas as Locomotivas a serem adquiridas pela Subconcessionária para atendimento da demanda, o qual deve integrar-se ao CCO. Ressalta-se que os investimentos para instalação de CBL devem acompanhar o cronograma de aquisição de Locomotivas pela Subconcessionária, de forma que podem ocorrer após os 05 (cinco) anos citados no item 4.1.4.i;
- ii. Controle dos limites de autorização e de velocidade dos Trens, de modo que o sistema atue diretamente no Trem em caso de descumprimento;
- iii. Controle de integridade do Trem, através de equipamento telemétrico de cauda, em todas as composições que trafegarem na Ferrovia;
- iv. Chave de mola, controlador de circuito e sinal anão luminoso em todos os Pátios de Cruzamento;
- v. Posicionamento de Veículos Ferroviários nas seções de bloqueio, bem como sua ocupação e desocupação, por meio de sistema de detecção com contadores de eixo ou equipamento equivalente a serem instalados no mínimo em todos os Pátios de Cruzamento, 03 (três) unidades por AMV;
- vi. Capacidade de operar com intertravamentos lógicos móveis, ou seja, criar seções de bloqueio virtuais compreendidas entre limites dinâmicos ou pré-configurados;
- vii. Sistema de Telecomunicações capaz de realizar a transmissão de informações de voz e de dados ao longo de todo o Trecho Ferroviário, integrando todos os componentes e sistemas;
- viii. Detectores de Rolamento e de Roda Quentes - Hot Box e Hot Wheel nos pontos de altimetria crítica ao longo da Ferrovia;
- ix. CCO destinado a controlar a circulação dos Veículos Ferroviários a partir de painéis sinópticos, com capacidade de planejamento e otimização da circulação;
- x. Capacidade de despachar tanto os Trens de carga equipados com CBL, como os Trens de serviço e demais Veículos Ferroviários desprovidos de CBL;

xi. Capacidade de interoperabilidade para Trens oriundos de Ferrovias adjacentes.

Ressalte-se que, atendidos os parâmetros mínimos estabelecidos, a Subconcessionária tem liberdade de, a seu critério, implementar outras medidas que visem a melhorar sua operação, a exemplo de outros sistemas de detecção complementares.

7. Caderno de Engenharia

Contadores de Eixo

Volume I

CADERNO DE ENGENHARIA - Vol. I, Item 3.3.1.2.3 Premissas, Página 19

Recomendar uma solução baseada apenas em contadores de eixo pode limitar à uma única solução tecnológica, bem como a oportunidade da aplicação de novas tecnologias equivalentes, que também garantem o requisito de "completo do trem" promovendo reduções de CAPEX, OPEX e tempo de implantação.

Resposta: O ANEXO 1 - CADERNO DE OBRIGAÇÕES, em seu item 4.1.4.1, prevê que os Sistemas Ferroviários devem conter um elenco mínimo de elementos e aplicações:

- i. Computador de Bordo de Locomotiva – CBL instalado em todas as Locomotivas a serem adquiridas pela Subconcessionária para atendimento da demanda, o qual deve integrar-se ao CCO. Ressalta-se que os investimentos para instalação de CBL devem acompanhar o cronograma de aquisição de Locomotivas pela Subconcessionária, de forma que podem ocorrer após os 05 (cinco) anos citados no item 4.1.4.i;
- ii. Controle dos limites de autorização e de velocidade dos Trens, de modo que o sistema atue diretamente no Trem em caso de descumprimento;
- iii. Controle de integridade do Trem, através de equipamento telemétrico de cauda, em todas as composições que trafegarem na Ferrovia;
- iv. Chave de mola, controlador de circuito e sinal anão luminoso em todos os Pátios de Cruzamento;
- v. Posicionamento de Veículos Ferroviários nas seções de bloqueio, bem como sua ocupação e desocupação, por meio de sistema de detecção com contadores de eixo ou equipamento equivalente a serem instalados no mínimo em todos os Pátios de Cruzamento, 03 (três) unidades por AMV;
- vi. Capacidade de operar com intertravamentos lógicos móveis, ou seja, criar seções de bloqueio virtuais compreendidas entre limites dinâmicos ou pré-configurados;
- vii. Sistema de Telecomunicações capaz de realizar a transmissão de informações de voz e de dados ao longo de todo o Trecho Ferroviário, integrando todos os componentes e sistemas;
- viii. Detectores de Rolamento e de Roda Quentes - Hot Box e Hot Wheel nos pontos de altimetria crítica ao longo da Ferrovia;
- ix. CCO destinado a controlar a circulação dos Veículos Ferroviários a partir de painéis sinóticos, com capacidade de planejamento e otimização da circulação;
- x. Capacidade de despachar tanto os Trens de carga equipados com CBL, como os Trens de serviço e demais Veículos Ferroviários desprovidos de CBL;
- xi. Capacidade de interoperabilidade para Trens oriundos de Ferrovias adjacentes.

Ressalte-se que, atendidos os parâmetros mínimos estabelecidos, a Subconcessionária tem liberdade de, a seu critério, implementar outras medidas que visem a melhorar sua operação, a exemplo das outras tecnologias mencionadas.

8. Caderno de Engenharia
Bordo Vital
Volume I

CADERNO DE ENGENHARIA - Vol. I, Item Computador de Bordo para Locomotiva – CBL, Página 23

Sugerimos adicionar o requisito de vitalidade no Bordo (Bordo Vital). A utilização de bordos vitais, garantem a segurança da operação, além do aumento da produtividade operacional, tanto no modo convencional quanto no cenário de blocos virtuais. Se não houver viabilidade no início da operação, que seja considerado como requisito futuro, em função de potenciais aumentos de demanda. Bordos não vitais, trazem insegurança para a operação.

Resposta: O CADERNO DE ENGENHARIA - Vol. I, Item 3.3.1.2.3 Premissas, Página 18, estipula as características essenciais a serem providas pelo sistema de sinalização e controle da ferrovia: captura das informações de posicionamento, trânsito e integridade das composições em tempo real; disposição dos dados e informações relevantes através do computador de bordo da locomotiva (CBL), diretamente integrado a dispositivos de GPS (Global Positioning System); equipamentos EoT (End of Train) e contadores de eixo; AMVs da linha principal dos pátios de cruzamento e AMV da entrada do pátio de Ilhéus serão equipados com chaves de mola e sinais anões; e AMVs manuais internos para os pátios de Caetité e Ilhéus. Entretanto, este documento é apenas referencial para subsidiar os estudos de viabilidade.

Já o ANEXO 1 - CADERNO DE OBRIGAÇÕES, em seu item 4.1.4.1, prevê que os Sistemas Ferroviários devem conter um elenco mínimo de elementos e aplicações:

- i. Computador de Bordo de Locomotiva – CBL instalado em todas as Locomotivas a serem adquiridas pela Subconcessionária para atendimento da demanda, o qual deve integrar-se ao CCO. Ressalta-se que os investimentos para instalação de CBL devem acompanhar o cronograma de aquisição de Locomotivas pela Subconcessionária, de forma que podem ocorrer após os 05 (cinco) anos citados no item 4.1.4.i;
- ii. Controle dos limites de autorização e de velocidade dos Trens, de modo que o sistema atue diretamente no Trem em caso de descumprimento;
- iii. Controle de integridade do Trem, através de equipamento telemétrico de cauda, em todas as composições que trafegarem na Ferrovia;
- iv. Chave de mola, controlador de circuito e sinal anão luminoso em todos os Pátios de Cruzamento;
- v. Posicionamento de Veículos Ferroviários nas seções de bloqueio, bem como sua ocupação e desocupação, por meio de sistema de detecção com contadores de eixo ou

- equipamento equivalente a serem instalados no mínimo em todos os Pátios de Cruzamento, 03 (três) unidades por AMV;
- vi. Capacidade de operar com intertravamentos lógicos móveis, ou seja, criar seções de bloqueio virtuais compreendidas entre limites dinâmicos ou pré-configurados;
 - vii. Sistema de Telecomunicações capaz de realizar a transmissão de informações de voz e de dados ao longo de todo o Trecho Ferroviário, integrando todos os componentes e sistemas;
 - viii. Detectores de Rolamento e de Roda Quentes - Hot Box e Hot Wheel nos pontos de altimetria crítica ao longo da Ferrovia;
 - ix. CCO destinado a controlar a circulação dos Veículos Ferroviários a partir de painéis sinópticos, com capacidade de planejamento e otimização da circulação;
 - x. Capacidade de despachar tanto os Trens de carga equipados com CBL, como os Trens de serviço e demais Veículos Ferroviários desprovidos de CBL;
 - xi. Capacidade de interoperabilidade para Trens oriundos de Ferrovias adjacentes.

Ressalte-se que, atendidos os parâmetros mínimos estabelecidos, a Subconcessionária tem liberdade de, a seu critério, implementar outras medidas que visem a melhorar sua operação, a exemplo dos bordos vitais mencionados.

9. Caderno de Engenharia
Composição de custos
Volume II

CADERNO DE ENGENHARIA - Vol. II, 4.1.1.2 Custos, Página 17

Gostaríamos de maiores esclarecimentos sobre a composição dos custos, pois os valores apresentados estão bem abaixo dos valores atuais praticados pelo mercado.

Resposta: O item mencionado (pág. 17) refere-se ao custo de detectores de descarrilamento. A análise foi realizada considerando como referência as cotações utilizadas no processo de subconcessão da Ferrovia Norte Sul – FNS, no trecho compreendido entre Porto Nacional/TO e Estrela D’Oeste/SP, aprovado pelo TCU por meio do Acórdão nº 2195/2018 – Plenário.

10. Caderno de Engenharia
Composição de custos
Volume II

CADERNO DE ENGENHARIA - Vol. II, Item 4.1.2.2 letra b - Custos, Página 31

Gostaríamos de maiores esclarecimentos sobre a composição dos custos, pois os valores apresentados estão bem abaixo dos valores atuais praticados pelo mercado.

Resposta: O item mencionado (página 31) refere-se ao fornecimento e instalação de sinal anão luminoso nos pátios de cruzamento e no pátio de Ilhéus. Para definição do custo do sinal anão, foram consideradas as CCUs do SICFER, mantido pela ANTT. As composições de custos do SICFER de código 280204 e 280209 representam o escopo do serviço do caderno de engenharia, pois as composições estão prevendo

"Instalação elétrica de sinal anão, tipo colour light (multifocal), com 2 aspectos (cores) LED (280204)" e a "Montagem mecânica de sinal anão, tipo colour light (multifocal), com 2 aspectos (cores), em base de concreto".

11. Caderno de Engenharia
Composição de custos
Volume II

CADERNO DE ENGENHARIA - Vol. II, 4.1.2.2 Letra c - Custos, Página 31

Gostaríamos de maiores esclarecimentos sobre a composição dos custos, pois os valores apresentados estão bem abaixo dos valores atuais praticados pelo mercado, além das dimensões/medidas apresentadas para as caixas metálicas em questão, serem bem inferiores as medidas necessárias para aplicação dos materiais necessários a solução.

Resposta: O item mencionado (página 31) refere-se ao fornecimento e instalação de caixa de locação de ferro fundido 0,6 x 0,4 x 0,6 com base de concreto para controladoras dos contadores de eixo. Para definição do custo deste item foi considerada a referência do SICFER, mantido pela ANTT. Para definição do custo deste item foi considerada a referência do SICFER. Os itens de código MT2546 "Caixa de locação de ferro fundido - C = 600 mm, L = 400 mm e H = 600 mm" e 280291 "Construção de base de concreto retangular vazada (0,6 x 0,4 x 0,8 m com parede de 0,1) para equipamento de sinalização de pequeno porte", representam o serviço destacado no caderno de engenharia.

12. Caderno de Engenharia
Composição de custos
Volume II

CADERNO DE ENGENHARIA - Vol. II, Item 4.3 Resultado dos Investimentos - Tabela 64, Itens da tabela 1.4 e 1.5, Página 117

Gostaríamos de entender melhor a composição dos custos, pois os valores apresentados estão bem abaixo dos valores atuais praticados pelo mercado, para a solução demandada.

Resposta: A mencionada Tabela 64 é um Resumo dos Investimentos previstos no CAPEX. A composição dos custos dos itens 1.4 e 1.5 da tabela está detalhada no item 4.1.2 Custos (página 16 a página 32) do Caderno de Engenharia - Vol. II.

13. Contrato
Bordo Vital
Anexo 1

Minuta de Contrato - Anexo 1 - Caderno de obrigações, Item 2 ix - Glossário, Página 2
Sugerimos adicionar o requisito de vitalidade no Bordo (Bordo Vital) e também considerar vitalidade sobre as licenças e autorizações. A utilização de bordos vitais, garantem a segurança da operação, além do aumento da produtividade operacional,

tanto no modo convencional quanto no cenário de blocos virtuais. Se não houver viabilidade no início da operação, que seja considerado como requisito futuro, em função de potenciais aumentos de demanda. Bordos não vitais, trazem insegurança para a operação.

Resposta: O ANEXO 1 - CADERNO DE OBRIGAÇÕES, em seu item 4.1.4.1, prevê que os Sistemas Ferroviários devem conter um elenco mínimo de elementos e aplicações:

- i. Computador de Bordo de Locomotiva – CBL instalado em todas as Locomotivas a serem adquiridas pela Subconcessionária para atendimento da demanda, o qual deve integrar-se ao CCO. Ressalta-se que os investimentos para instalação de CBL devem acompanhar o cronograma de aquisição de Locomotivas pela Subconcessionária, de forma que podem ocorrer após os 05 (cinco) anos citados no item 4.1.4.i;
- ii. Controle dos limites de autorização e de velocidade dos Trens, de modo que o sistema atue diretamente no Trem em caso de descumprimento;
- iii. Controle de integridade do Trem, através de equipamento telemétrico de cauda, em todas as composições que trafegarem na Ferrovia;
- iv. Chave de mola, controlador de circuito e sinal anão luminoso em todos os Pátios de Cruzamento;
- v. Posicionamento de Veículos Ferroviários nas seções de bloqueio, bem como sua ocupação e desocupação, por meio de sistema de detecção com contadores de eixo ou equipamento equivalente a serem instalados no mínimo em todos os Pátios de Cruzamento, 03 (três) unidades por AMV;
- vi. Capacidade de operar com intertravamentos lógicos móveis, ou seja, criar seções de bloqueio virtuais compreendidas entre limites dinâmicos ou pré-configurados;
- vii. Sistema de Telecomunicações capaz de realizar a transmissão de informações de voz e de dados ao longo de todo o Trecho Ferroviário, integrando todos os componentes e sistemas;
- viii. Detectores de Rolamento e de Roda Quentes - Hot Box e Hot Wheel nos pontos de altimetria crítica ao longo da Ferrovia;
- ix. CCO destinado a controlar a circulação dos Veículos Ferroviários a partir de painéis sinópticos, com capacidade de planejamento e otimização da circulação;
- x. Capacidade de despachar tanto os Trens de carga equipados com CBL, como os Trens de serviço e demais Veículos Ferroviários desprovidos de CBL;
- xi. Capacidade de interoperabilidade para Trens oriundos de Ferrovias adjacentes.

Ressalte-se que, atendidos os parâmetros mínimos estabelecidos, a Subconcessionária tem liberdade de, a seu critério, implementar outras medidas que visem a melhorar sua operação, a exemplo dos bordos vitais mencionados.

14. Contrato

Bordo Vital

Anexo 1

Minuta de Contrato - Anexo 1 - Caderno de obrigações, Item 4.1.4.1 i - Os Sistemas Ferroviários devem conter, no mínimo, os seguintes elementos e aplicações: Página 15

Sugerimos adicionar o requisito de vitalidade no Bordo (Bordo Vital) e também considerar vitalidade sobre as licenças e autorizações. A utilização de bordos vitais, garantem a segurança da operação, além do aumento da produtividade operacional, tanto no modo convencional quanto no cenário de blocos virtuais. Se não houver viabilidade no início da operação, que seja considerado como requisito futuro, em função de potenciais aumentos de demanda. Bordos não vitais, trazem insegurança para a operação.

Resposta: O ANEXO 1 - CADERNO DE OBRIGAÇÕES, em seu item 4.1.4.1, prevê que os Sistemas Ferroviários devem conter um elenco mínimo de elementos e aplicações:

- i. Computador de Bordo de Locomotiva – CBL instalado em todas as Locomotivas a serem adquiridas pela Subconcessionária para atendimento da demanda, o qual deve integrar-se ao CCO. Ressalta-se que os investimentos para instalação de CBL devem acompanhar o cronograma de aquisição de Locomotivas pela Subconcessionária, de forma que podem ocorrer após os 05 (cinco) anos citados no item 4.1.4.i;
- ii. Controle dos limites de autorização e de velocidade dos Trens, de modo que o sistema atue diretamente no Trem em caso de descumprimento;
- iii. Controle de integridade do Trem, através de equipamento telemétrico de cauda, em todas as composições que trafegarem na Ferrovia;
- iv. Chave de mola, controlador de circuito e sinal anão luminoso em todos os Pátios de Cruzamento;
- v. Posicionamento de Veículos Ferroviários nas seções de bloqueio, bem como sua ocupação e desocupação, por meio de sistema de detecção com contadores de eixo ou equipamento equivalente a serem instalados no mínimo em todos os Pátios de Cruzamento, 03 (três) unidades por AMV;
- vi. Capacidade de operar com intertravamentos lógicos móveis, ou seja, criar seções de bloqueio virtuais compreendidas entre limites dinâmicos ou pré-configurados;
- vii. Sistema de Telecomunicações capaz de realizar a transmissão de informações de voz e de dados ao longo de todo o Trecho Ferroviário, integrando todos os componentes e sistemas;
- viii. Detectores de Rolamento e de Roda Quentes - Hot Box e Hot Wheel nos pontos de altimetria crítica ao longo da Ferrovia;
- ix. CCO destinado a controlar a circulação dos Veículos Ferroviários a partir de painéis sinópticos, com capacidade de planejamento e otimização da circulação;
- x. Capacidade de despachar tanto os Trens de carga equipados com CBL, como os Trens de serviço e demais Veículos Ferroviários desprovidos de CBL;
- xi. Capacidade de interoperabilidade para Trens oriundos de Ferrovias adjacentes.

Ressalte-se que, atendidos os parâmetros mínimos estabelecidos, a Subconcessionária tem liberdade de, a seu critério, implementar outras medidas que visem a melhorar sua operação, a exemplo dos bordos vitais mencionados.

15. Contrato

Sistemas Ferroviários

Anexo 1

Minuta de Contrato - Anexo 1 - Caderno de obrigações, Item 4.1.4.1 v - Os Sistemas Ferroviários devem conter, no mínimo, os seguintes elementos e aplicações: Página 15 Sugerimos a alteração de "equipamento equivalente" para "tecnologia equivalente". Uma solução equivalente, não passa necessariamente por equipamentos propriamente ditos, onde podem ser aplicadas, soluções mais modernas com a utilização de novas tecnologias. A palavra "equipamento" pode limitar as opções de solução, bem como a oportunidade da aplicação de novas tecnologias equivalentes que promovem reduções de CAPEX, OPEX e tempo de implantação.

Resposta: Não há necessidade dessa alteração. O termo "equipamento" engloba soluções técnicas de diferentes naturezas.

Protocolo 6693643

Recebido em 25/01/2021 – 09:43

1. Edital
Referências
Item 11.1.2

Item 11.1.2(iv) do edital estabelece: "na hipótese do subitem 11.1.2 (ii), o instrumento de procuração deverá ser acompanhado de documentos que comprovem os poderes dos outorgantes, com a(s) assinatura(s) devidamente reconhecida(s) como verdadeira(s) por notário ou outra entidade de acordo com a legislação aplicável aos documentos, que deverá ser reconhecida pela representação consular brasileira mais próxima, devidamente traduzidos ao português por tradutor público juramentado e registrados em Cartório de Títulos e Documentos, conforme última alteração arquivada no registro empresarial, cartório competente ou exigência equivalente do país de origem.". É correto afirmar que a referência ao subitem 11.1.2(ii) está incorreta e o correto é 11.1.2(iii)?

Resposta: A afirmação está correta. O Edital foi corrigido.

2. Edital
Referências
Item 14.1

O item 14.1 do edital estabelece: "O volume dos Documentos de Habilitação deverá conter os documentos indicados no Anexo 2, apresentados e entregues conforme disposto no item 0 acima". É correto afirmar que onde se lê "item 0" o correto seria "item 10"?

Resposta: A afirmação está correta. O Edital foi corrigido.

3. Edital
Referências
Item 17

O item 17.2.3 prevê que "não havendo mais proponentes habilitadas para a Etapa de Lances, na hipótese do item 17.2.3, a proponente classificada preliminarmente em primeiro lugar será declarada vencedora". É correto o entendimento de que a referência ao item 17.2.3 deveria ser, em verdade, ao item 17.2.2?

Resposta: A afirmação está correta. O Edital foi corrigido.

4. Edital
Reequilíbrio econômico-financeiro do contrato
Item 13.2

item 13.2(vi) do edital estabelece: "que o valor dos investimentos previstos no Caderno de Obrigações serão objeto de desconto proveniente dos benefícios fiscais do

Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – Reidi e do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – Reporto, e quaisquer outros incentivos fiscais aplicáveis, de acordo com a legislação pertinente." É correto o entendimento de que caso ocorra a extinção dos programas Reidi ou Reporto, a Subconcessionária terá direito a reequilíbrio econômico-financeiro do contrato?

Resposta: A Subconcessionária não fará jus à recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro em decorrência da obtenção ou não dos benefícios decorrentes da aplicação do Reidi ou do Reporto. Entretanto, é assegurado a ela o reequilíbrio econômico-financeiro na hipótese de alteração na legislação ou regulamentação dos tributos, nos termos da Subcláusula 26.2 da Minuta de Contrato de Subconcessão do Edital de Concorrência Internacional nº 01/2020. Na hipótese da extinção dos programas, que são instituídos por lei, e seja demonstrado desequilíbrio econômico-financeiro, a eventual recomposição está coberta por essa subcláusula.

5. Edital
Contratos Intervenientes Subconcedentes
Item 21.1

O item 21.1.(v) do edital estabelece que a adjudicatária deverá manifestar-se "(...) sobre a intenção ou desinteresse em subrogar-se nos direitos e obrigações oriundas dos contratos de prestação de serviço firmados com pessoas físicas e jurídicas pela VALEC, ou acerca da decisão pela não continuidade dos mesmos;" Ainda, o contrato define as obras remanescentes como "aquisição de materiais e execução de serviços para conclusão da construção da Ferrovia já contratados pela Interveniante Subconcedente, que, porém, ainda se encontram pendentes de execução em sua totalidade."

É correto o entendimento de que não é obrigatório, mas sim facultado à subconcessionária, sub-rogar-se aos contratos já firmados pela interveniente subconcedente?

Adicionalmente, é possível ter acesso a todos os contratos firmados pela interveniente subconcedente que estejam relacionados aos investimentos obrigatórios de obras remanescentes, bem como seus cronogramas físico-financeiros?

Resposta: Sim, o entendimento está correto. É facultado à Subconcessionária sub-rogar-se nos contratos firmados pela Interveniante Subconcedente para a execução de obras e serviços. Será disponibilizado acesso a todos os contratos existentes, inclusive quanto aos seus cronogramas.

6. Edital
Contratos Intervenientes Subconcedentes
Item 12.3.1

A Cláusula 12.3.1.ii da minuta de contrato estabelece que é direito da subconcessionária "explorar projetos associados, nos termos da regulamentação específica da ANTT".

É correto o entendimento de que a subconcessionária poderá revisar/alterar/revogar eventuais contratos celebrados entre a interveniente subconcedente e terceiros para uso da faixa de domínio da ferrovia, a fim de estabelecer suas próprias condições de preço, prazo e condições de acesso e segurança?

Resposta: A Subconcessionária poderá atuar nos contratos celebrados entre a Interveniente Subconcedente e terceiros nos termos previstos em tais instrumentos. Nesse caso, a sub-rogação é subjetiva, de modo que a subconcessionária substitui a Interveniente Subconcedente como parte do negócio jurídico, adstringindo-se às mesmas prerrogativas e deveres dispostos no instrumento obrigacional.

7. Edital

TUP Reequilíbrio econômico-financeiro do contrato

Item 12.3.2

O item 12.3.2.(i) da minuta de contrato estabelece que é dever da subconcessionária "manifestar-se sobre o Terminal de Uso Privado (TUP) de destino do transporte ferroviário de cargas, em até 180 (cento e oitenta) dias a partir da Data de Assunção;". Entendemos que, por ser essencial para a prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas, objeto do contrato de subconcessão, a construção do TUP na área disponibilizada pelo Minfra no porto Sul de Ilhéus ensejará o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, uma vez que o valor para tal investimento não está previsto na modelagem financeira utilizada no presente edital. Está correto nosso entendimento?

Resposta: O entendimento está incorreto. Conforme a Minuta do Contrato de Subconcessão do Edital de Concorrência Internacional nº 01/2020, em sua subcláusula 12.3, que trata dos Direitos e Deveres da Subconcessionária, item (ix), esta tem direito a "*realizar a interligação ferroviária do trecho objeto da Subconcessão a Terminal de Uso Privado (TUP), sem que faça jus a qualquer reequilíbrio econômico-financeiro, observado o disposto na subcláusula 12.3.2(i).*"

8. Comunicado Relevante nº 1 - Minfra

TUP Manifestação Ambiental

Item CR

Já existe manifestação dos órgãos ambientais a respeito de implantação de TUP na área disponibilizada pelo Minfra? Se sim, solicitamos acesso a tais documentos. Adicionalmente, já existe manifestação dos órgãos ambientais a respeito da implantação do Porto Sul em Ilhéus? Se sim, solicitamos acesso a tais documentos.

Resposta: Está vigente a Licença de Instalação para o TUP Porto Sul: Licença de Instalação (LI) nº 1362/2020 - IBAMA.

9. Comunicado Relevante nº 1 - Minfra

TUP EVTEA

Item CR

Já foi elaborado Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para a implantação de TUP na área disponibilizada pela Minfra? É possível ter acesso a tais documentos?

Resposta: Não existem tais documentos. A autorização do TUP se dará nos termos da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. O Comunicado Relevante nº 01, de 16 de dezembro de 2020 estabeleceu que o Ministério da Infraestrutura assegurará a disponibilização de área de 122,8 hectares para a instalação de Terminal de Uso Privado conforme as coordenadas de georeferenciamento indicadas no referido documento, caso a Subconcessionária opte por solicitar autorização para a implantação de TUP.

10. Comunicado Relevante nº 1 - Minfra

Investimentos

Item CR

Caso o projeto do porto sul não seja viabilizado dentro dos próximos 5 anos, haverá flexibilização do prazo para conclusão dos investimentos obrigatórios da FIOL, uma vez que a ferrovia não tem condições de operar sem o porto?

Resposta: Conforme disposto na minuta do contrato de subconcessão, acerca dos Direitos e Deveres da subconcessionária, está expresso no item 12.3.2 que "*Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no Contrato e em seus Anexos, são deveres da Subconcessionária:*
(...)

(iv) concluir os Investimentos com Prazo Determinado, e iniciar a operação ferroviária do trecho compreendido entre Ilhéus/BA e Caetité/BA, no prazo de até 5 (cinco) anos, contados a partir da Data de Assunção;"

Dessa forma, conclui-se que não está prevista flexibilização do prazo para conclusão dos investimentos obrigatórios da FIOL. Contudo, a redação do referido item será ajustada de forma a suprimir a penalização relativa ao início da operação, mantendo-se somente a obrigatoriedade da conclusão dos investimentos.

11. Comunicado Relevante nº 1 - Minfra

DUP

Item CR

Caso seja necessária emissão de Declaração de Utilidade Pública para viabilizar o licenciamento do TUP de propriedade da subconcessionária, o Minfra se comprometerá a editar tal documento?

Resposta: O Comunicado Relevante nº 01, de 16 de dezembro de 2020 estabeleceu que o Ministério da Infraestrutura assegurará a disponibilização de área de 122,8 hectares para a instalação de Terminal de Uso Privado conforme as coordenadas de georeferenciamento indicadas no referido documento.

Ademais, esclarece-se que declaração de utilidade pública da área necessária à implantação do terminal não será de responsabilidade da ANTT, por não haver relação direta entre o TUP e o objeto da subconcessão ferroviária. Compete ao Minfra a emissão de DUP para viabilização de atividade portuária enquanto Poder Concedente responsável pela autorização de Terminais de Uso Privado (TUPs), nos termos da Lei 12.815/2013.

12. Anexo I – Caderno de Obrigações

Obras remanescentes

Item 4.1.1

Obras remanescentes dos lotes 1F, 2F e 4F

Subitens i.d; ii.d; iii.d - Remanejamento de linhas de transmissão

Para a execução de obras remanescentes, está prevista o remanejamento das linhas de transmissão de baixa, média e alta tensões, localizadas ao longo dos lotes 1F, 2F e 4F. No entanto, os volumes I e II dos cadernos de engenharia não informam as alturas de transposição das linhas de transmissão sobre o eixo da ferrovia. Assim, estamos considerando que as avaliações de segurança foram feitas pela Concessionária de acordo com as NBRs específicas para travessias elétricas sobre ferrovias, que preveem altura mínima de transposição de 12 metros a partir do boleto. Ainda, estamos considerando que não serão necessários outros remanejamentos de linhas de transmissão além daquelas apontadas no item 4.1.3.4 do Volume II do caderno de engenharia. Estão corretas nossas considerações? Ainda, dado que o remanejamento de linhas de transmissão requer a participação e colaboração das concessionárias de energias, entendemos que nas hipóteses de descumprimento do prazo de conclusão das obras remanescentes, especificamente para remanejamento de linhas de transmissão, a Subconcessionária não poderá ser responsabilizada e penalizada desde que fique comprovada que adotou as medidas necessárias para sua realização, e que não tenham sido realizadas por circunstâncias alheias à sua vontade ou que não lhe possa ser exclusivamente imputada (i.e colaboração das concessionárias). Está correto nosso entendimento? Por fim, a redação do item 4.1.3.4 – Volume 2 do Caderno de Engenharia, que apresenta os custos utilizados pela VALEC para o remanejamento de linhas de transmissão, constata-se que o custo previsto não está alinhado com o escopo exigido no Caderno de Obrigações e Caderno de Engenharia, pois não considera os valores cobrados pelas concessionárias de energia pelo risco e pela indisponibilidade temporária da rede, Está correta nossa constatação? Adicionalmente, dado que o valor cobrado pelas concessionárias de energia pelo risco e pela indisponibilidade temporária da rede é fixado pelas mesmas, não sendo previsível nem gerenciável pela Subconcessionária, devemos considerar que tais valores não devem ser por ela suportados (ou seja, os custos devem ser suportados

pelo Poder Concedente, pela Interviente Subconcedente ou pela Subconcessionária mediante reequilíbrio econômico-financeiro). Está correto nosso entendimento?

Resposta: Os remanejamentos levantados no estudo de viabilidade constam da planilha “LEVANTAMENTO PASSIVOS CONSTRUTIVOS - FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE LESTE - FIOL - (ANTT)”. Entretanto, ressalta-se que estas informações são apenas referenciais e foram utilizadas para a estimativa de custos do modelo. Conforme estabelecido em contrato, caberá ao Subconcessionário “remanejar linhas de transmissão de alta, média e de baixa tensões localizadas ao longo do Lote 01F”. Ademais, a cláusula 26.1 da Minuta de Contrato identifica como risco ao Subconcessionário a existência de interferências com a ferrovia.

13. Anexo I – Caderno de Obrigações

Obras remanescentes

Item 4.1.1

Obras remanescentes dos lotes 1F, 2F e 4F

A respeito da execução de obras remanescentes, quais sejam a conclusão dos lotes 1F, 2F e 4F, a respeito das obras de superestrutura, solicitamos os seguintes esclarecimentos:

- 1) As obras remanescentes apresentam sistema de protensão? Se sim, qual estágio a obra foi interrompida?
- 2) O cabo de protensão já foi lançado? Se sim, foi devidamente protegido? Como foi protegido?
- 3) No caso de vigas protendidas (com protensão já realizada) foi efetuada a injeção de nata de cimento logo após a protensão?
- 4) No caso de cabos de protensão já lançados, qual o tipo de protensão (ativa-passiva ou ativa-ativa)?
- 5) Existem vigas já protendidas aguardando para serem lançadas?
- 6) Qual foi a data de realização da protensão desses cabos?
- 7) as armaduras expostas receberam proteção contra agentes agressivos? Se sim, qual foi o tipo de proteção?
- 8) Qual o tipo de material metálico empregado nas pontes de estrutura metálica ou mista? As pontes foram executadas integral ou parcialmente?
- 9) Para a construção das pontes foi realizado algum procedimento para proteção das estruturas contra agentes agressivos? Se sim, qual proteção foi utilizada?
- 10) Foram apresentados os certificados atestando a composição do aço empregado? Se sim, eles estão em conformidade com o padrão exigido pelo projeto?

Adicionalmente, entendemos que foram realizados os controles tecnológicos de todas as concretagens e, dessa forma, o concreto está em conformidade com os parâmetros do projeto e a VALEC possui os laudos completos de todos ensaios e garante a qualidade do concreto utilizado. Está correto nosso entendimento? Entendemos que foram elaborados boletins técnicos da execução, garantindo a qualidade dos serviços já executados pela VALEC. Está correto nosso entendimento? Entendemos que a VALEC possui os certificados dos materiais empregados e estão

todos de acordo com os padrões exigidos pelo projeto. Estão corretos nossos entendimentos?

Entendemos que teriam sido elaborados boletins de execução das protensões realizadas. Entendemos também que a VALEC garante a qualidade das protensões já executadas.

Entendemos que a estrutura de lançamento das vigas das pontes será fornecida pela VALEC, tendo sido realizada a proteção dos componentes eletromecânicos da estrutura. Estão corretos nossos entendimentos?

Entendemos que serão fornecidos pela VALEC/ANTT todos os projetos básico e executivo para conclusão das obras, com os detalhamentos necessários e suficientes, inclusive das obras de arte especiais, e em tempo hábil para avaliação desses projetos na composição da oferta na licitação.

Entendemos que não serão necessários reparos, prevenções, correções ou remediações das obras já executadas pela VALEC, inclusive das OAEs. Caso contrário, entendemos que tais obras serão de responsabilidade da VALEC. Entendemos que a VALEC emitirá atestados técnicos que garantam a qualidade das estruturas já executadas.

Entendemos que a VALEC fornecerá laudo técnico que ateste a real condição das obras executadas parcialmente e que dê subsídios para finalização das obras. Solicitamos esclarecimentos se as porcentagens de avanço físico apresentadas englobam o fornecimento de materiais ou apenas infraestrutura/ superestrutura executada.

Resposta: A Valec é responsável pelo inventário dos bens, o qual será disponibilizado juntamente com o Termo de Recebimento Provisório, uma vez que a cláusula 26.1 da minuta de Contrato já direciona o Subconcessionário sobre os riscos de passivos construtivos anteriores ou posteriores à assunção. Informa-se também que as obras remanescentes serão transferidas no estágio em que se encontram com referência dezembro/2020. Ademais, consta no Edital nº 01/2020 a possibilidade de visita técnica.

**14. Anexo 19 - Contrato
integralização
Item 30.1**

“29 Capital Social

29.1 Além da integralização prevista no Edital, em até 1 (um) ano contado da Data de Assunção, a Subconcessionária deverá integralizar adicionalmente R\$ 247.500.000,00 (duzentos e quarenta e sete milhões e quinhentos mil reais) em capital social, em dinheiro.”

Como o item 29.1 da minuta de contrato se refere à integralização em dinheiro, entendemos que o pagamento das ações emitidas pela concessionária poderá ocorrer por meio de outros bens e direitos, na forma do art. 8º da Lei 6.404/76, incluindo produtos financeiros que tenham baixo risco e liquidez diária, semelhante ao dinheiro,

tais como CDBs, títulos do Tesouro Nacional, entre outros. Está correto nosso entendimento?

Resposta: Sim, o entendimento está correto.

15. Anexo 19 - Contrato

Bens integrantes

Item 3.1.2 “i”

“3.1.2 Os bens integrantes da Subconcessão compreendem:

- (i) todos os bens de propriedade da Subconcessionária, adquiridos e construídos para a execução do Contrato;
- (ii) todos os bens da Ferrovia cuja posse foi transferida pela Interveniente Subconcedente à Subconcessionária;
- (iii) todos os bens adquiridos, arrendados e locados de terceiros pela Subconcessionária para a execução do Contrato; e
- (iv) todos os bens decorrentes de investimentos realizados por Usuários na Ferrovia, em razão do objeto da Subconcessão”.

As subcláusulas 3.1.2, “i”, “ii”, “iii” e “iv” da Minuta de Contrato indicam todos os bens integrantes da Subconcessão.

1) Diante disso, entendemos que a composição dos bens indicados nesse item corresponde a todos os bens “necessários à prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas associado à exploração de infraestrutura da malha ferroviária subconcedida, cuja posse, guarda, manutenção, conservação e vigilância são de responsabilidade da Subconcessionária” e, portanto, à definição de “Bens da Subconcessão”, nos termos da definição disposta na subcláusula 1.1 (v) da Minuta de Contrato. Está correto nosso entendimento?

2) Além disso, entendemos que, se os bens perderem sua utilidade por qualquer razão – seja por se tornarem obsoletos ou por perderem sua funcionalidade para a Subconcessão –, deixarão de ser considerados como “Bens da Subconcessão”. Nosso entendimento está correto?

3) Por fim, entendemos que a aquisição de material rodante por terceiros, inclusive pelo usuário investidor não integra os Bens da Subconcessão e, portanto, não incorpora o patrimônio da Subconcessionária, nos termos do § 3º do art. 38 da Resolução nº 3.694, de 14 de julho de 2011 da ANTT, que aprova o regulamento dos usuários dos serviços de transporte ferroviário de cargas. Está correto nosso entendimento?

Resposta: 1) O entendimento está correto, sendo a definição do que é necessário dada por meio da redação contratual e dos normativos vigentes, compreendendo procedimentos de autorização realizados pela Agência.

2) O entendimento não está correto. Conforme a Resolução nº ANTT 5.818/2018 e a Resolução ANTT nº 5.888/2020, combinadas com a redação contratual, entende-se, como regra geral, que a desvinculação dos bens da concessão deverá ser autorizada

pela Superintendência de Transporte Ferroviário (Sufer), não bastando tão somente a verificação de obsolescência ou perda de função pela Subconcessionária para que o bem deixe de ser considerado como sendo da concessão. Exceção é feita somente ao material rodante, conforme expresso na subcláusula 3.2.2 da minuta contratual.

3) O entendimento está correto. O material rodante é exceção à regra de que os bens decorrentes de expansão ou recuperação da malha custeados por usuário investidor são incorporados ao patrimônio da concessionária. Previsão expressa no § 3º do art. 38 da Resolução nº 3.694, de 14 de julho de 2011: *“§ 3º Os bens decorrentes de expansão ou recuperação da malha custeados pelos investimentos de que trata o caput, salvo material rodante, incorporarão o patrimônio da concessionária, não sendo devida ao usuário investidor, qualquer indenização, por parte da União, quando da reversão prevista no contrato de concessão.”*

16. Anexo 19 – Contrato

Vícios Ocultos

Item 3.1.3

“3.1 Composição

3- A Subconcessionária, na data de assinatura do Contrato, assinará também o Termo de Recebimento Provisório.

- i) com a Data de Assunção, será iniciada a contagem do prazo de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias para que a Subconcessionária reclame formalmente à ANTT sobre vícios ocultos que acometam os bens da Ferrovia cuja posse foi a ela transferida pela Interveniente Subconcedente, nos termos do Anexo 5”.

Para fins de reclamação sobre vícios ocultos dos bens da Ferrovia, é indispensável uma definição adequada da expressão “vícios ocultos”, bem como algumas cláusulas contratuais que possam oferecer parâmetros mais precisos para sua interpretação, sobretudo em se tratando da ferrovia em questão. A esse respeito, o TCU já reconheceu a dificuldade de qualificação de vícios ocultos, deixando evidente a necessidade de definição e delimitação dessa expressão:

“38. Responsabilidade que somente poderia ser afastada caso as irregularidades decorressem de vícios ocultos, dificilmente perceptíveis no âmbito da análise procedida pela autoridade encarregada de encaminhar o projeto básico em questão (TCU. Acórdão nº 2658/2014, Min. Rel. José Mucio, j. 08.10.2014) (grifo nosso).

“Portanto, quando aprovou os atos praticados no curso do Pregão nº 181/2006, o Sr. Itamar Guerreiro declarou a legalidade e legitimidade de todo o certame, razão pela qual, segundo a jurisprudência desta Corte de Contas, só poderia eximir-se da responsabilidade que lhe foi imputada, se as falhas identificadas nos autos decorressem de vícios ocultos e de difícil percepção” (TCU. Acórdão nº 5469/2014, Min. Rel. José Mucio, j. 13.08.2014)

Diante desse cenário, entendemos que vícios ocultos são aquelas características da ferrovia que, direta ou indiretamente, lhe diminuam o valor, ou a tornem inapropriada ou ineficiente ao uso a que se destinem, ou necessitem de reparação e que,

adicionalmente, não tenham sido expressamente reconhecidos e divulgados de forma organizada, expressa e transparente, no Edital, por parte da ANTT. Em outras palavras, para que não haja dúvidas, apenas a inconsistência divulgada pela ANTT, nos termos do Comunicado Relevante nº 02/2018, referente aos problemas da brita no lastro dos lotes 4S, 5S e 5SA, estará afastada da caracterização como vício oculto. Está correto esse entendimento?

Adicionalmente, consideramos que a resposta ao presente questionamento afeta diretamente a elaboração da proposta econômica e, conseqüentemente, o Lance a ser oferecido pelos proponentes. Dessa forma, para que os proponentes tenham tempo hábil para considerar tal informação em sua proposta econômica, é fundamental que a ANTT divulgue esses esclarecimentos com pelo menos 20 dias de antecedência da entrega da proposta econômica. Caso essa divulgação não ocorra no prazo acima, entendemos que a ANTT deverá definir uma nova data para a entrega das propostas e realização do leilão, sob pena de inviabilizar a correta precificação do lance pelos proponentes. Está correto nosso entendimento?

Resposta: O entendimento não está correto, uma vez que o Comunicado Relevante nº 02/2018 não compõe o processo de leilão em tela. Esclarece-se, ademais que integram o conceito de vício oculto todos os vícios construtivos que não sejam aparentes ou passíveis de identificação por levantamentos prévios à licitação ou que não tenham sido documentados oficialmente.

17. Anexo 19 - Contrato

Penalidades

Item 24.4 (ix)

“24.4 Penalidades

24.4 Constituem infrações sujeitas à imposição da penalidade de multa, no valor correspondente de até 50 (cinquenta) URS, as seguintes condutas da Subconcessionária trazidas neste Contrato e em seus Anexos:

(viii) Não comunicar à ANTT, no prazo de até 7 (sete) dias úteis, contados a partir da ocorrência do evento, os casos de alteração na composição acionária da Subconcessionária, nos termos da regulamentação específica da ANTT”.

O item 25.4 (viii) da Minuta de Contrato aplica penalidade de multa, no valor correspondente de até 50 (cinquenta) URS na hipótese da Subconcessionária não comunicar à ANTT, no prazo de até 7 (sete) dias úteis, contados a partir da ocorrência do evento, os casos de alteração na composição acionária da Subconcessionária. Diante disso, entendemos que a alteração na composição acionária da Subconcessionária está relacionada com a transferência de controle societário da Subconcessionária, nos termos do art. 27 da Lei 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 (Lei de Concessões). Considerando que na Lei de Concessões não foram previstas as hipóteses de transferência de controle, a análise da transferência de controle deve ser realizada no caso concreto, tomando como parâmetro o art. 116 da Lei 6.404, de 15 de dezembro de 1976 (Lei da S.A), sob pena de se vedarem reorganizações societárias que não implicam transferência de controle. Está correto esse entendimento?

Resposta: O entendimento não está correto. À ANTT, pela Lei 8987 e pela Lei 10.233, compete análise da efetiva prestação do serviço público concedido, inclusive quando as condições para tanto estejam relacionadas à composição da sociedade concessionária, não restando limitada em sua atuação à verificação da anuência prévia de que trata o artigo 27 da Lei 8987 em situações de alteração do controle societário. A minuta contratual será ajustada para que se esclareça que a necessidade de anuência da Agência se dará somente diante da transferência do controle societário no caso da concessão em tela.

18. Anexo 5 – Procedimento para reclamação de vícios flagrados durante o Termo de Recebimento Provisório
Caso Fortuito ou Força Maior
Item 1.1 (ii)

“1.1 A Subconcessionária, a partir da assinatura do Termo de Recebimento Provisório, terá o prazo de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias para protocolar reclamação à ANTT, em razão de eventuais vícios ocultos dos bens da Ferrovia cuja posse foi a ela transferida pela Interveniante Subconcedente, em razão do Contrato de Subconcessão.

(ii) Os vícios decorrentes de Caso Fortuito ou Força Maior ocorridos após a Data de Assunção não ensejarão o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato”.

A subcláusula 1.1 (ii) do Anexo 5 – Procedimento para reclamação de vícios flagrados durante o Termo de Recebimento Provisório disciplina que os vícios decorrentes de Caso Fortuito ou Força Maior ocorridos após a Data de Assunção não ensejarão reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Considerando que Caso Fortuito ou Força Maior não se caracterizam como inexecução culposa da Subconcessionária, ou seja, a ausência de cumprimento contratual deriva de circunstâncias que transcendem a sua vontade e que independem da adoção das cautelas e precauções devidas, a Subconcessionária não é responsável pela reparação dos vícios decorrentes de Caso Fortuito ou Força Maior os quais serão alocados ao Poder Concedente. Está correto este entendimento?

Resposta: Conforme a alocação de riscos do Contrato:

“26.2 A Subconcessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Subconcessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:

(...)

(iii) caso fortuito ou força maior que não possa ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil na época de sua ocorrência;”.

Adicionalmente, informa-se que a minuta contratual será ajustada de forma a esclarecer que se buscou com o item 1.1 (ii) do Anexo 5 somente excluir da hipótese de identificação de vícios ocultos no prazo de 365 (trezentos e sessenta e cinco dias) os efeitos decorrentes de caso fortuito ou força maior, os quais possuem regimento próprio diante da sua materialização, conforme acima transcrito.

19. Contrato
Controle Societário
Item 30.1

“30 Controle Societário

30.4 Exceto pela hipótese de assunção do controle pelos financiadores descrita na Cláusula 31, não poderá ocorrer modificação no controle da Subconcessionária até a conclusão total dos Investimentos com Prazo Determinado.”

Considerando a definição de controle no item 1.1 (xiv) do Contrato (Controle: o poder, detido por pessoa ou grupo de pessoas vinculadas por acordo de voto ou sob controle comum, de direta ou indiretamente, isolada ou conjuntamente: (i) exercer, de modo permanente, direitos que lhe assegurem a maioria dos votos nas deliberações sociais e eleger a maioria dos administradores ou gestores da Subconcessionária; e (ii) efetivamente dirigir as atividades sociais e orientar o funcionamento de órgãos da Subconcessionária.). É correto o entendimento que a vedação prevista na cláusula 30.4 não se aplica aos controladores da SPE? Ou seja, eventuais alterações societárias dos controladores da SPE não estão abrangidos por esta cláusula?

Resposta: Não está correto o entendimento. Eventuais alterações societárias dos controladores diretos da SPE estão abrangidas por esta cláusula. No entanto, será ajustado o texto da referida subcláusula no sentido de limitar a referida vedação até o momento de completa integralização do capital social da subconcessionária.

20. Contrato
Valor de Outorga
Item 19.1

"19.1.2 O Valor de Outorga a ser pago será correspondente a 3,43% (três vírgula quarenta e três por cento) da Receita Operacional Bruta gerada pela Subconcessão." Existe algum piso ou teto do valor de outorga atrelada à receita bruta auferida pela Subconcessionária?

Resposta: Não existe qualquer previsão de piso ou teto do Valor de Outorga Variável. Conforme a Subcláusula 19.1.2 da Minuta do Contrato de Subconcessão, o Valor de Outorga Variável corresponde a uma alíquota fixa de 3,43% sobre a Receita Operacional Bruta (também definido no documento). O Valor de Outorga Fixa não poderá ser inferior a R\$ 32.730.000,00 conforme o Edital de Concorrência Internacional nº 01/2020.

21. Tabela de Referência das Tarifas de Transporte
Tabela de Referência das Tarifas

1) Tabela de Referência das Tarifas de Transporte (data-base outubro/2020) - Minério de Ferro - Parcela Fixa R\$ 1,72/t e parcela variável R\$ 0,04/t.km
Conforme indicado nos estudos de viabilidade (Caderno Econômico-Financeiro), a tarifa de minério de ferro considerada para a modelagem financeira da FIOL foi obtida

a partir da mediana dos valores de frete ferroviário praticados pela MRS para o mesmo grupo de mercadorias. No Modelo financeiro, esse valor corresponde a de R\$ 36,90/KTKU, com data-base outubro de 2020. Aplicando-se a tarifa de referência do Anexo 7 do contrato da FIOL para 1.000 km no minério de ferro, teríamos um valor de R\$ 41,72/KTKU, e aplicando um reajuste de 7,03% (IPCA entre outubro de 2018 e outubro de 2020), teríamos uma tarifa de modelagem de R\$ 39,49/KTKU, ou seja, valores muito próximos. Dado que a MRS foi considerada como referência, o valor de tarifa teto da mesma para o minério de ferro (vigente a DELIBERAÇÃO Nº 033, DE 21 DE JANEIRO DE 2020 - <https://portal.antt.gov.br/documents/359178/872249/Tarifas.pdf/c12decf4-3f4d-a55d-3c1a-a0ffba2c715c?t=1593022765207>) para 1000 km é de R\$ 95,08/KTKU ($4,4 + 0,0996*300 + 0,0922*300 + 0,0847*300 + 0,0773*100$), ou numa distância de 500 km a tarifa teto da MRS seria de R\$ 52,72/ton ($4,4 + 0,0996*300 + 0,0922*200$). Nota-se, portanto, que na MRS existe uma diferença significativa entre as tarifas praticadas e a tarifa teto. Assim, pergunta-se se seria possível adotar na tarifa de referência de minério de ferro da FIOL o mesmo perfil de tarifa teto de minério de ferro da MRS. Isso permitiria maior grau de liberdade regulatório para negociações comerciais entre ferrovia FIOL e seus potenciais clientes.

Resposta: Não. Entende-se que os valores apresentados na tabela tarifária estão adequados para a realidade do projeto.

Protocolo 6693688

Recebido em 25/01/2021 – 16:21

1. Edital
Licenças Ambientais
Item 26.2

26.2 - A Subconcessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Subconcessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: (vi) mudança nas Especificações Técnicas Mínimas em decorrência de novas exigências de procedimentos de segurança ou operação por solicitação da ANTT ou decorrentes de nova legislação ou regulamentação públicas brasileiras;

1. No caso de inviabilidade de licenciamento ambiental para execução das obras ou da operação da ferrovia no traçado planejado conforme projeto da Valec, em face da proximidade com a mina de propriedade da Atlantic Nickel, os custos para reformulação de traçado para obtenção das licenças ambientais são risco do poder ou do concessionário?

Resposta: O item referenciado não permite este entendimento. No entanto, na ausência de previsão expressa da alocação do risco de inviabilidade ambiental da implantação do traçado planejado conforme projeto da Valec em razão da proximidade deste traçado com a mina Santa Rita, de propriedade da Atlantic Nickel, entende-se necessária tal inserção na matriz de riscos contratual. Por se tratar de risco relevante e mapeado em que o parceiro público tem maiores condições de mitigação ou gerenciamento, assim como de maior capacidade de suportá-lo diante da sua magnitude potencial, será prevista a alocação deste risco específico ao Poder Concedente.

2. Edital
Restrição operacional
Item 26.2

26.2 - A Subconcessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Subconcessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: (vi) mudança nas Especificações Técnicas Mínimas em decorrência de novas exigências de procedimentos de segurança ou operação por solicitação da ANTT ou decorrentes de nova legislação ou regulamentação públicas brasileiras;

2. no caso de conclusão e operação da ferrovia no traçado conforme projeto da Valec, inclusive no trecho próximo à mina da Atlantic Nickel, os riscos e custos decorrentes de possível restrição operacional em razão de proximidade com a mina são imputados ao poder concedente ou ao concessionário?

Resposta: Tais riscos, relativos a eventuais restrições operacionais dentro do traçado do projeto Valec, estão alocados à Subconcessionária, como pode se verificar nas subcláusulas abaixo destacadas:

“26.1 Com exceção dos riscos expressamente alocados ao Poder Concedente na subcláusula 26.2, a Subconcessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à Subconcessão, inclusive, mas não se limitando, aos seguintes:

(iv) obtenção, manutenção e, quando necessário, retificação de licenças, permissões, autorizações, manifestações e outorgas relativas à Subconcessão, bem como a assunção de todos os ônus e custos relacionados;

(viii) ressalvado o disposto na subcláusula 26.2, custos excedentes, bem como atraso ou descumprimento do Caderno de Obrigações, ou de outros prazos estabelecidos entre as Partes ao longo da vigência do Contrato, tais como, mas não somente:

(a) investimentos, custos ou despesas adicionais decorrentes da elevação dos custos de compra ou manutenção dos equipamentos;

(b) estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Subconcessionária e de preço nos insumos para a execução das obras, salvo aqueles que decorram diretamente de mudanças tributárias, excluídos os tributos de resultado;”

Protocolo 6693696

Recebido em 25/01/2021 – 16:22

**1. 2.1 do Edital e Cláusula 2.2 e 22.7.1 da Minuta de Contrato de Subconcessão
Prorrogação de Contrato
Item 2.1, 2.2 e 22.7.1**

Favor esclarecer a motivação para a vedação à prorrogação do prazo da Subconcessão, especialmente no tocante à extensão do prazo da Subconcessão como meio de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato (ainda que de maneira limitada). Caso, no futuro, a prorrogação se apresente como alternativa conveniente ao interesse público, sua adoção pode vir a ser obstaculizada pela ausência de fundamento contratual, motivo pelo qual se solicita esclarecimento e fundamentação para tal opção editalícia. A título exemplificativo, vislumbra-se como potencialmente conveniente ao interesse público a prorrogação contratual em um cenário de materialização de desequilíbrio econômico-financeiro, engendrado por evento de caso fortuito ou força maior – com efeito, tal possibilidade é inclusive respaldada pelo Poder Judiciário (1)

(1) “2.4 Tais cláusulas se coadunam com o disposto no art. 57, § 1º, inciso II, da Lei n. 8.666/93, no sentido da possibilidade de prorrogação de contratos administrativos em face de “superveniência de fato excepcional ou imprevisível, estranho às vontades das partes, que altere fundamentalmente as condições de execução do contrato”. 2.5. Portanto, a questão fulcral para deslinde da demanda reside em se saber se houve caso fortuito ou força maior e, cumulativamente, o cumprimento dos requisitos para a concessão da prorrogação; ou seja, deve-se aplicar ao caso o conjunto das cláusulas supra mencionadas e do referido dispositivo legal, em atenção à denominada

interpretação sistêmica.” TRF2. Apelação Cível 2007.51.01.020728-8 – 7ª Turma Especializada. Rel. Desembargadora Salete Maccalóz, j. 10/07/2009.

Resposta: A decisão por não se prever a prorrogação contratual, ainda que na ocorrência de caso fortuito ou força maior decorre de política pública. Ademais, na ocorrência daqueles eventos, estando o risco alocado ao Poder Público, é devido o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, subcláusula 22.3 e 26.1 (xxiii), e aplica-se o Cláusula 39.2 da minuta contratual a casos de caso fortuito e força maior que ensejam extinção da concessão. A prorrogação sem previsão contratual expressa é coibida pelo TCU, de acordo com o Acórdão 738/2017-TCU-Plenário, observando-se ainda regras da Lei 8.987/95 e, somente quando aplicáveis, aquelas da Lei 8.666/93 (art. 116).

2. Edital

Visita Técnica

Item 5.4.2

De acordo com o relatório final da Audiência Pública nº 10/2018 da ANTT, deveria ser estabelecida, no âmbito do processo licitatório, a previsão de visita técnica à infraestrutura, bem como os procedimentos e prazos a serem observados. Não obstante, a única menção à expressão “visita técnica” consta do item em referência, sem qualquer detalhamento para a sua realização (i.e., procedimento, prazo, etc.). Há aspectos relativos às condições da infraestrutura existente que demandam vistoria in loco para que possam ser conhecidos e/ou avaliados. Em se tratando de concessão de uma ferrovia já construída (ainda que parcialmente), em relação à qual a concessionária assumirá riscos e obrigações, entende-se essencial assegurar a oportunidade de visita técnica às interessadas. Quanto mais completas e acuradas forem as informações, maiores são as condições de a Administração Pública obter a proposta mais vantajosa, pois os licitantes partirão de premissas iguais, sem assimetrias informacionais, prevalecendo a eficiência e a expertise negocial na modelagem do negócio, a ser refletida na proposta econômica. Nesse sentido, solicita-se esclarecer se haverá a possibilidade de realização de visitas técnicas pelos interessados e, em caso positivo, quais são os procedimentos e prazos a serem seguidos. Além disso, em sendo possível a realização de visitas técnicas, solicita-se esclarecer qual será o procedimento e o prazo para solicitação de esclarecimentos sobre o Edital e seus anexos que decorram de aspectos identificados durante a visita técnica. Sobre esse ponto, convém ressaltar que o próprio TCU reconhece a necessidade de reabertura dos prazos editalícios quando identificadas novas informações (2)

(2) “Devem ser reabertos os prazos estabelecidos em edital sempre que modificadas as condições de formulação das propostas, quer por acréscimo, alteração ou supressão de cláusulas diretamente no edital, quer pela divulgação de retificação ou interpretação que possa alterar a percepção dos potenciais interessados acerca de comandos contidos no instrumento convocatório e seus anexos, em função do

disposto no art. 21, § 4º, da Lei 8.666/1993; Acórdão 157/2012-TCU-Plenário, Ministro Relator Aroldo Cedraz, e 2561/2013-Plenário, Ministro Relator André de Carvalho.” TCU, Acórdão 969/2020-Plenário. Rel. Min. Aroldo Cedraz, data da sessão: 22/04/2020, processo TC 000.179/2020-5.

Resposta: A subcláusula 5.4.2 do edital já prevê que devem ser realizadas visitas técnicas, sendo respeitado o prazo do edital para apresentação da proposta em leilão. Solicitações de visitas técnicas deverão ser encaminhadas à Comissão de Outorga.

3. Edital

Assinatura Documentos

Item 11.1.4

Considerando a necessidade de assinatura dos representantes da Licitante, tanto em procuração, como nas declarações e na proposta comercial, e dado o momento excepcional em razão do estado de emergência de saúde pública, entendemos que todos os documentos poderão ser subscritos por meio de assinatura digital, nos termos da Medida Provisória nº 2.200-2, de 24 de agosto de 2001. Nosso entendimento está correto? Em caso positivo, há algum requisito para validade das assinaturas digitais?

Resposta: É possível uso de certificação digital e validação digital de documentos. A certificação digital deve preencher os requisitos da ICP-Brasil.

4. Edital

Corretora Credenciada

Item 11.2.1

De acordo com o item 11.2.1 do Edital, o contrato de intermediação a ser celebrado entre proponente e corretora credenciada deverá ser entregue no volume da Garantia de Proposta. Contudo, considerando que a corretora credenciada é quem faz a entrega dos volumes à B3, como serão conferidos os poderes da corretora credenciada, se o contrato de intermediação estiver dentro de um dos volumes? Será necessário portar cópia adicional, apartada de qualquer volume, do contrato de intermediação e dos documentos comprobatórios de poderes dos signatários? Em caso positivo, poderão ser apresentadas cópias simples?

Resposta: Para comprovação dos poderes dos signatários da garantia, as PROPONENTES podem utilizar-se como signatários das Apólices de Seguro Garantia os administradores cadastrados e passíveis de verificação no site da SUSEP. Caso os poderes dos signatários não possam ser comprovados conforme procedimento anterior, deve-se proceder conforme indicações a seguir. As instituições que possuam e estejam com o seu cadastro atualizado na B3 não precisam enviar os documentos comprobatórios dos poderes de representação. Na hipótese de a emissora da GARANTIA DE PROPOSTA não estar cadastrada ou de seu cadastro estar desatualizado, esta deve enviar, preferencialmente em até 10 (dez) dias úteis antes da DATA PARA

RECEBIMENTO DOS ENVELOPES, os seguintes documentos: • Estatuto Social/Contrato social vigente; • Atas de Eleição da diretoria vigente; e • Procurações para validação, nas quais deve constar explicitamente a autorização para assinatura/emissão de seguros. Os documentos devem ser enviados em sua via original ou cópia autenticada para:

B3 S.A. – BRASIL, BOLSA, BALCÃO
SUPERINTENDÊNCIA DE PROCESSOS LICITATÓRIOS
XV DE NOVEMBRO, 275, 8º ANDAR
CENTRO, SÃO PAULO, SP, BRASIL
CEP 01010-901

Caso a emissora não tenha efetuado ou atualizado seu cadastro na B3 no prazo anteriormente descrito, os documentos podem constar no VOLUME 1.

5. Edital
Garantia de Proposta
Item 12.1

Favor esclarecer se uma proponente, participando isoladamente do Leilão, poderá apresentar a Garantia de Proposta utilizando mais de uma modalidade, compondo livremente os valores e os mecanismos adotados, desde que respeitado o valor mínimo da Garantia de Proposta (por exemplo: 70% do valor da Garantia de Proposta via seguro-garantia, 20% via fiança bancária e 10% via títulos da dívida pública; ou 50% via seguro-garantia e 50% títulos da dívida pública; etc.).

Resposta: Sim, a garantia poderá ser composta por diferentes modalidades, desde que respeitado o valor mínimo da Garantia de Proposta e o os procedimentos de apresentação descritos no Anexo 11 - Manual de Procedimentos do Leilão.

6. 12.1 do Edital e Cláusula 11.3, “(i)”, da Minuta de Contrato de Subconcessão
Títulos da Dívida Pública
Item 12.1 e 11.3

Entendemos que a modalidade de “títulos da dívida pública”, admitida para a prestação das garantias de proposta e execução, compreende títulos da dívida pública de quaisquer países que não estejam sob default. Está correto o nosso entendimento?

Resposta: Os títulos de dívida pública referidos no edital são somente os brasileiros. Conforme o Anexo 11: *“serão aceitos, apenas, títulos emitidos sob a forma escritural, mediante registro em sistema centralizado de liquidação e de custódia autorizado pelo Banco Central do Brasil, e avaliados pelos seus valores econômicos, conforme definido pelo Ministério da Fazenda”*.

7. Edital
Garantia de Proposta
Item 12,4 IV

Favor esclarecer se cada membro de um consórcio poderá apresentar uma parte da Garantia de Proposta utilizando mais de uma modalidade (por exemplo: em um consórcio de 2 membros, um deles apresenta garantia para 60% do valor Garantia de Proposta, sendo, desses 60%, 70% via seguro-garantia, 20% via fiança bancária e 10% via títulos da dívida pública; e o outro membro apresenta garantia para 40% do valor Garantia de Proposta, sendo, desses 40%, 50% via seguro-garantia e 50% títulos da dívida pública).

Resposta: Sim, a garantia poderá ser composta por diferentes modalidades.

8. Edital
Títulos da Dívida Pública
Item 12.5

Solicitamos seja detalhada e apresentados maiores esclarecimentos acerca da metodologia de apresentação de títulos da dívida pública para fins de Garantia de Proposta.

Resposta: Deve ser observado o Anexo 11 - Manual de Procedimentos do Leilão.

9. Edital
Referências
Item 12.11 “(i)”

Entendemos que a referência ao item 10.10 está equivocada e que a referência correta seria ao item 10.11. Está correto o nosso entendimento?

Resposta: O entendimento está correto. A referência será corrigida.

10. Edital
Cronograma
Item 16.3

Entendemos que eventuais alterações das datas fixadas no cronograma do Edital pela Comissão de Outorga serão devidamente motivadas e justificadas, em observância ao disposto no art. 2º, caput e parágrafo único, VII, da Lei nº 9.784/1999. Está correto o nosso entendimento?

Resposta: Sim, eventuais alterações serão alvo de comunicados relevantes.

11. Edital
SPE
Item 21.1, “(i)”

Entendemos que, no caso de constituição de SPE para assinatura do Contrato de Subconcessão, ainda não haverá demonstrações financeiras exigíveis da SPE, de modo que, nesse caso, a licitante vencedora deverá apresentar apenas a prova de constituição da SPE, com a correspondente certidão do registro empresarial

competente e o comprovante de inscrição perante o Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer.

Resposta: As demonstrações financeiras da SPE não são exigidas para a assinatura do Contrato.

**12. 21.1, “(iv)”, do Edital e Cláusula 29.1 da Minuta de Contrato de Subconcessão
Capital Social**

Item 21.1, (iv) e 29.1

Solicitamos esclarecimentos em relação às premissas que pautaram a definição do valor total do capital social a ser integralizado pela Subconcessionária até o final do primeiro ano da Subconcessão. Mais especificamente, solicitamos esclarecer o motivo pelo qual o Modelo Econômico Financeiro (MEF) disponibilizado junto ao Edital indica que a Integralização de Capital (Equity)* se dará distribuída ao longo dos 5 (cinco) anos de investimentos com prazo determinado e o Edital obriga integralização da soma correspondente a este período até o final do primeiro ano de Concessão. Além disso, solicitamos esclarecimentos em relação às razões que justificam a divergência na exigência de valor total de capital social a ser integralizado até o final do primeiro ano no caso da subconcessão do Tramo Central da Ferrovia Norte-Sul (“FNS”) (i.e., 6,7% do CAPEX total projetado e 16,8% do CAPEX projetado para os 5 primeiros anos de contrato)** e no caso da FIOL (i.e., 15,6% do CAPEX total projetado e 28% do CAPEX projetado para os 5 primeiros anos de contrato)***. Sem prejuízo do esclarecimento solicitado sobre premissas que pautaram a definição do valor total do capital social a ser integralizado pela Subconcessionária até o final do primeiro ano da Subconcessão, entendemos, em suma, que, pela lógica do Modelo Econômico Financeiro, a Integralização de Capital (Equity) deve seguir a previsão do Modelo Econômico Financeiro, sendo, portanto, igual ao CapEx do primeiro ano e não do período total de 5 (cinco) anos de investimento. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor indicar a base legal da premissa adotada.

* Conforme documento “01. Anexo I - MEF FIOL - Pós TCU” – Aba “PROJ FIN” – Linha 99

** Conforme dados extraídos do Modelo Econômico-Financeiro da FNS encaminhado ao TCU, disponível em: <<https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=131>> - “3DocumentosEncaminhadosAoTCU.zip”.

*** Conforme dados extraídos do Modelo Econômico-Financeiro da FIOL encaminhado ao TCU, disponível em: <<https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=155>> - “3DocumentosEncaminhadosAoTCU.zip”.

Resposta: O entendimento está incorreto. Primeiramente, cabe destacar o caráter não vinculativo dos estudos ao Edital e Minuta Contratual, conforme dispõe a Subcláusula 5.4.1 do Edital. O modelo

econômico-financeiro (MEF) visa somente à precificação do projeto e para isso faz uso da projeção financeira do fluxo de caixa do projeto, sem qualquer alavancagem. O capital social indicado no MEF visa somente subsidiar o montante a ser exigido no Edital, sem impacto na precificação calculada pelo modelo. Trata-se, assim, de memória de cálculo, não existindo qualquer indicação de que os aportes seriam distribuídos ao longo de 5 anos.

Além disso, não há definição na legislação do método que seja definido para a integralização do capital social. A decisão de exigir o valor até o final do primeiro ano de concessão está balizada em algumas premissas, dentre as quais destacamos:

(i) Promover comprometimento do acionista com a conclusão do projeto, e o melhor momento para que o regulador assegure isso é previamente à assinatura do contrato de concessão;

(ii) Trazer capital mínimo dos acionistas (*equity*) para que seja possível alavancar o restante dos recursos necessários para a implantação junto a financiadores. Assim, o valor do capital social mínimo emerge de características específicas do projeto, e a comparação direta com a FNS não é aplicável.

**13. 21.1, “(iv)”, do Edital e Cláusula 29.1 da Minuta de Contrato de Subconcessão
Capital Social
Item 21.1, (IV) e 29.1**

Entendemos desarrazoada e prejudicial à competitividade do certame a exigência de integralização de capital social no valor total de R\$ 495.000.000,00 até o final do primeiro ano contado da Data de Assunção. Tendo em vista que (i) a Subconcessionária terá o prazo de 5 (cinco) anos para iniciar a operação ferroviária e (ii) a documentação da Subconcessão prevê uma série de salvaguardas em relação ao cumprimento do Contrato pela Subconcessionária (p.ex., requisitos de habilitação do Edital, aprovação de cronograma físico de implantação pelo Poder Concedente, garantia de execução, penalidades, etc.), a exigência de integralização de capital social em vultoso montante, com antecedência exacerbada em relação ao prazo de início de operação da Ferrovia, mostra-se demasiadamente onerosa ao projeto, reduzindo a sua atratividade ao mercado e, por consequência, comprometendo a obtenção da proposta mais vantajosa à Administração Pública. Nesse sentido, entendemos que a integralização do capital social deverá observar cronograma compatível com a realização dos investimentos com prazo determinado, conforme premissa utilizada na elaboração do Modelo Econômico Financeiro que subsidiou a definição do Valor de Outorga e demais aspectos financeiros da concessão. Está correto o nosso entendimento? Caso o entendimento esteja incorreto, solicitamos os seguintes esclarecimentos: qual é a base legal e a justificativa para a exigência de integralização de capital social no valor total de R\$ 495.000.000,00 até o final do primeiro ano da Subconcessão?

Resposta: O entendimento está incorreto. Não há definição na legislação do método que o poder concedente deve definir para a integralização do capital social. A decisão de exigir o valor até o final do primeiro ano

de concessão está balizada em algumas premissas, dentre as quais destacamos:

- (i) Promover comprometimento do acionista com a conclusão do projeto, e o melhor momento para que o regulador assegure isso é previamente a assinatura do contrato de concessão;
- (ii) Trazer capital mínimo dos acionistas (*equity*) para que seja possível alavancar o restante dos recursos necessários para a implantação junto à financiadores.

14. Edital

SPE

Item 21.1, (v)

Entendemos que a descrição da estrutura acionária da SPE deverá apontar os acionistas diretos da SPE e suas respectivas participações, por tipo de ação. Está correto o entendimento? Em caso negativo, entendemos que a descrição da cadeia de acionistas da SPE será exigida até o nível de 5% de participação acionária. Está correto o entendimento? Convém ressaltar que a exigência de indicação de participação acionária de toda a cadeia de acionistas da SPE pode até ser inviável do ponto de vista prático, uma vez que pode haver empresas de capital pulverizado no grupo, por exemplo. Nesse sentido, entende-se essencial a indicação de percentual mínimo de participação para fins de descrição da estrutura acionária.

Resposta: O entendimento está correto.

15. Edital

Contratos Subrogados

Item 21.1, (v)

O item 21.1 (vi) do Edital permite que, em até 45 dias, a Adjudicatária manifeste sua intenção ou desinteresse em subrogar-se nos direitos e obrigações dos contratos firmados pela VALEC. A esse respeito, entendemos que:

- (i) Caso não haja interesse na continuidade dos referidos contratos, eventuais trâmites, encargos, custos e penalidades relacionados à rescisão desses contratos serão de responsabilidade exclusiva da VALEC;
- (ii) Caso a Subconcessionária opte pela continuidade de algum contrato, ela poderá livremente renegociá-los, sem qualquer intermediação ou ingerência da VALEC no processo de renegociação, restando a VALEC como única e exclusiva responsável por eventuais passivos relacionados a esses contratos anteriores à data de sub-rogação;
- (iii) Mesmo que a Subconcessionária manifeste desinteresse na continuidade de contratos existentes, ela poderá firmar novo contrato com o mesmo fornecedor/cliente oportunamente;
- (iv) Todos os contratos de prestação de serviço firmados com pessoas físicas e jurídicas pela VALEC que poderão ser sub-rogados pela Subconcessionária deverão ser disponibilizados e divulgados pelo Poder Concedente com antecedência razoável da data do leilão, de forma que todos os licitantes possam levar em consideração os termos desses instrumentos em seus lances. Por isso, solicitamos esclarecer a data em que tais instrumentos serão colocados à disposição dos interessados em participar da

licitação.

Estão corretos nossos entendimentos?

Adicionalmente, com relação à pergunta “(iv)”, acima, consideramos que a disponibilidade dos referidos documentos anteriormente à data de entrega de envelopes é essencial para que as licitantes possuam informações suficientes para formularem suas propostas, de maneira aderente à realidade, assim como para assegurar a precificação isonômica de propostas pelos interessados, sem assimetrias informacionais, em prol do aumento da competitividade do certame e da economicidade da contratação. Veja-se que eventual disponibilização de tais instrumentos apenas quando da convocação da licitante vencedora para assinatura do Contrato implicará prazo de apenas 45 dias para avaliação e tomada de decisão em relação à continuidade ou extinção dos vínculos, o que é insuficiente para assegurar a condução de uma análise com grau de aprofundamento adequado. Como consequência, boas oportunidades negociais poderão ser desperdiçadas, em detrimento da economicidade da Subconcessão. Solicitamos esclarecer, nesse sentido, em que data os instrumentos contratuais (ou, então, as informações essenciais de tais instrumentos, tais como objeto, valor total, valor em aberto, prazo, adimplência, principais obrigações, penalidades em aberto, etc.) serão disponibilizados.

Resposta: Os entendimentos estão corretos. Os contratos passíveis de sub-rogação serão divulgados.

16. 21.1.”viii” do Edital e Cláusula 42.1 da Minuta de Contrato de Subconcessão Seguros Item 21.1, (VII) e 42.1

A partir de nosso entendimento, a referida Resolução ANTT cita a necessidade de contratação dos seguros de Responsabilidade Civil Geral (RCG), Riscos de Engenharia (RE), Riscos Operacionais (RO)/Risco Nomeado (RN) e Responsabilidade Civil do Transportador Ferroviário (RCTR-F). De acordo com este item do Edital, os seguros devem estar contratados antes da assinatura do contrato de subconcessão. Ocorre que, a esta altura e considerando os prazos previstos no Contrato de Subconcessão, é bastante razoável considerar que riscos fundamentais para a subscrição das apólices ligadas aos seguros listados acima ainda não estarão gerando exposição para a Subconcessionária, pelo que vejamos. As operações de prestação de serviços ferroviários, base para a subscrição do RCTR-F, RCG e RO, poderão iniciar-se em até 5 anos após assinatura do Contrato de Subconcessão. O cronograma de obras de construção dos Investimentos, base para a subscrição do RE, poderá ser objeto de revisão e ser apresentado à ANTT em até 180 dias após assinatura de contrato. Deste modo, entendemos que apenas os seguros de RN e RCG (sobre os bens transferidos pela VALEC) poderão ser subscritos no prazo definido nos itens em referência. O seguro de RO, por sua vez, deverá estar contratado na data de início das obras da Subconcessão, e os demais seguros deverão estar contratados na data de início da operação da Ferrovia. Está correto o nosso entendimento? Em caso negativo, favor

esclarecer o racional para exigência de contratação dos seguros previamente à existência dos riscos que visam a cobrir.

Resposta: O entendimento está correto. Cabe ressaltar, contudo, que a vinculação dos riscos cobertos em cada uma das modalidades de seguros é de estrita responsabilidade da Subconcessionária, não podendo se eximir da responsabilidade quanto à ocorrência de eventos momentos divergentes em relação aos previstos na modelagem contratual.

17. Edital

Assinatura do Contrato

Item 23.1

Entendemos que a não assinatura do Contrato de Subconcessão poderá ensejar a obrigação de pagamento de indenização por perdas e danos, caso o valor da Garantia de Proposta seja insuficiente para compensá-las, tão somente para a Adjudicatária. A SPE não terá qualquer vínculo com a ANTT, com a concorrência, ou com a Subconcessão, de modo que não haverá nexo causal para sua responsabilização em caso de não assinatura do Contrato. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor indicar os pressupostos de direito que embasam o entendimento.

Resposta: A obrigação de constituição da SPE somente ocorre após o cumprimento das obrigações de que trata o item 21.1 do edital, com a finalidade de assinar o Contrato. Ou seja, durante o processo de Leilão todas as responsabilidades são assumidas pela Adjudicatária.

18. Tabela VIII, item 27, do Anexo 2 e Anexo 14 do Edital

Declaração de Capacidade Financeira

Tabela VIII, Anexo 2 e 14

Os dispositivos em referência não informam os valores que deverão constar da declaração de capacidade financeira. Favor confirmar qual, exatamente, deve ser o texto a constar da declaração, incluindo os valores a serem preenchidos.

Resposta: A declaração de capacidade financeira deve indicar, conforme o item 27 da tabela VIII do Anexo 2 de que a Proponente "*dispõe ou tem capacidade de obter recursos financeiros suficientes para cumprir as obrigações de aporte de recursos próprios e obtenção de recursos de terceiros necessários à consecução do objeto da Subconcessão, inclusive a obrigação de integralização no capital social da SPE no montante de, no mínimo, R\$ [...] ([...] reais) até a data de assinatura do Contrato e mais R\$ [...] ([...]reais), até o final do primeiro ano da Subconcessão, conforme estabelecido no Contrato*". Os valores de capital social estão previstos no edital e no contrato.

19. Edital

Erro Material

Anexo 4

Favor confirmar que onde consta “Valor de Outorga” deve constar “Valor de Outorga Fixa”, conforme termo definido no Edital.

Resposta: Confirma-se que a referência correta é em relação ao Valor de Outorga Fixa. A redação será corrigida.

20. Edital
Redação
Anexo 4

O Anexo 6 do Edital traz a seguinte redação: “[...] apresentando em anexo, relativamente aos dirigentes da Proponente, Certidão Negativa de Improbidade Administrativa emitida pelo Conselho Nacional de Justiça, e certidão, emitida pelo órgão competente da Justiça Eleitoral, comprobatória do não enquadramento em qualquer uma das hipóteses previstas na alínea e, inciso I, art. 1º, da Lei Complementar nº 64, de 18 de maio de 1990.” Nesse sentido, favor esclarecer o que se deve entender por “dirigentes da Proponente”.

Resposta: Compreendem-se como dirigentes os que tenham atuação efetiva na gestão executiva da entidade, por meio do exercício de funções de administração, gestão, controle ou representação da pessoa jurídica, na forma do ato constitutivo: diretores, administradores e membros do conselho de administração, quando existente.

21. Edital Capítulo 1
Corretora Credenciada
Anexo 11

A seção em referência do Anexo 11 estabelece que “A Corretora Credenciada pode se utilizar de seu cadastro junto à B3 caso esteja atualizado.” Nesse sentido, questionamos: como a Corretora Credenciada deverá proceder para poder se utilizar de seu cadastro junto à B3? Deverá solicitar a confirmação em relação à atualização do cadastro por e-mail, tal como de praxe em leilões conduzidos pela B3? Em caso positivo, para qual e-mail deverá ser enviado o pedido de confirmação? Haverá prazo para pedir confirmação sobre atualização do cadastro? Se sim, qual é o prazo?

Resposta: A verificação da situação atual do cadastro de PARTICIPANTE CREDENCIADA na B3 pode ser efetuada por meio do e-mail leiloes@b3.com.br. A confirmação deverá ser feita até a submissão das propostas.

22. Edital, Capítulo 1
Corretora Credenciada
Anexo 11

Considerando o momento excepcional em razão do estado de emergência de saúde pública, entendemos, que o contrato de intermediação poderá ser subscritos por meio de assinatura digital, nos termos da Medida Provisória nº 2.200-2, de 24 de agosto de 2001, dispensando-se reconhecimento em cartório das firmas dos signatários. Nosso

entendimento está correto? Em caso positivo, há algum requisito para validade das assinaturas digitais?

Resposta: O entendimento está correto. A assinatura digital tem como requisito de validade o certificado digital emitido por autoridade certificadora no âmbito da ICP-Brasil.

**23. 17.2.2 a 17.2.4 do Edital e Anexo 11, Capítulo 3, do Edital
Manual de Procedimentos / Edital
17.2.2, 17.2.4, Anexo 11**

Considerando que o Manual de Procedimentos do Leilão não faz menção à possibilidade de haver etapa de lances no Leilão, entendemos que a única disciplina aplicável ao tema é a que consta dos itens 17.2.2 a 17.2.4 do Edital. Está correto o entendimento?

Resposta: O Edital deve ser compreendido em sua totalidade, incluindo seus anexos. A Etapa de Lances está disciplinada na cláusula 17 do Edital.

**24. Edital
Anexo 12 - Conteúdo Mínimo do Contrato de Intermediação entre a
Proponente e sua Respectiva Corretora Credenciada
Anexo 12**

Favor informar quando será disponibilizado o Anexo 12 do Edital.

Resposta: O referido anexo foi disponibilizado no Manual de Procedimentos do Leilão, publicado no dia 08/01/2021.

**25. Contrato
Bens Reversíveis
Item 1.1.1 (VI)**

Entendemos que os bens reversíveis devem se restringir àqueles essenciais à prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas, assim entendidos os que se enquadram como investimento obrigatório a ser realizado pela Subconcessionária, nos termos do Caderno de Obrigações integrante do Contrato, além daqueles transferidos pela VALEC. Está correto o nosso entendimento?

Resposta: O entendimento não está correto. São bens reversíveis aqueles essenciais à prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas, abrangendo-se os que se enquadram como investimento obrigatório a ser realizado pela Subconcessionária, nos termos do Caderno de Obrigações integrante do Contrato, e aqueles que, embora não previstos explicitamente no Caderno de Obrigações, sejam adquiridos pela subconcessionária para os fins de cumprimento de suas obrigações contratuais e sejam necessários para a continuidade do serviço público de transporte

ferroviário. Os bens reversíveis não são exaustivamente enumerados no início da concessão, mas decorrem da permanente atualização do inventário.

26. Contrato

Contrato Societário

Item 1.1.1 (XIV) e 30.1

A definição de controle societário no ordenamento pátrio advém do art. 116 da Lei nº 6.404/1976, que considera como acionista controlador “a pessoa, natural ou jurídica, ou o grupo de pessoas vinculadas por acordo de voto, ou sob controle comum, que: a) é titular de direitos de sócio que lhe assegurem, de modo permanente, a maioria dos votos nas deliberações da assembleia-geral e o poder de eleger a maioria dos administradores da companhia; e b) usa efetivamente seu poder para dirigir as atividades sociais e orientar o funcionamento dos órgãos da companhia.” Já a definição de Controle veiculada pela Minuta de Contrato de Subconcessão – e referida na regra de anuência prévia para transferência de controle da Subconcessionária – considera “o poder, detido por pessoa ou grupo de pessoas vinculadas por acordo de voto ou sob controle comum, de direta ou indiretamente, isolada ou conjuntamente: (i) exercer, de modo permanente, direitos que lhe assegurem a maioria dos votos nas deliberações sociais e eleger a maioria dos administradores ou gestores da Subconcessionária; e (ii) efetivamente dirigir as atividades sociais e orientar o funcionamento de órgãos da Subconcessionária”. Considerando-se que o projeto da FIOL é de alta complexidade, envolve investimentos bilionários e demanda ampla expertise dos interessados em gestão de ativos de infraestrutura, é natural e esperado que venha a despertar o interesse de investidores qualificados, muitas vezes integrantes de grupos empresariais globais. Nesse sentido, é de extrema importância para a segurança jurídica do projeto, assim como para a sua tão desejada atratividade a investidores estrangeiros e grupos empresariais globais, que a regra de anuência prévia para transferência de controle esteja muito clara e bem definida, uma vez que configura um dos principais pontos de análise – senão o principal – para tomada de decisão por tais investidores sobre sua participação no projeto. A racionalidade da exigência, portanto, precisa ser preservada, para que não imponha condicionamentos ou restrições desproporcionais ao grupo empresarial vencedor do certame, especialmente no desenvolvimento de transações de reorganização societária e de fusões e aquisições a nível global, sob pena de severo comprometimento da atratividade do projeto ao mercado. Desta feita, em termos de racionalidade da exigência, entendemos que será necessária a anuência prévia da ANTT para transferência de controle da Subconcessionária nos casos em que o objeto da transação seja, exclusivamente, o de alienação da operação da FIOL. Nesse caso, especificamente, é razoável e racional condicionar a transação à anuência prévia do regulador, para que se certifique de que o comprador cumpre os requisitos do art. 27, § 1º, da Lei nº 8.987/1995. Já nos casos em que a transação envolver as atividades do investidor em geral, isto é, os diversos negócios que compõem a empresa cujo controle será alienado, não se aplicará o requisito de anuência prévia, uma vez que o condicionamento de transações com este escopo e magnitude à anuência prévia do

regulador de um ativo específico do grupo empresarial no Brasil impõe uma barreira altamente restritiva e desproporcional aos negócios do grupo, afastando, em última instância, o interesse de potenciais investidores em participarem do certame da FIOL. Entendemos, portanto, que essa é a interpretação a ser dada aos dispositivos contratuais em referência. Está correto o nosso entendimento?

Resposta: A Lei 8.987/1995 exige anuência prévia da ANTT para alterações societárias, sob pena de caducidade da concessão, com a finalidade de que sejam atendidas as exigências técnicas de qualificação técnica e econômica previstas no edital e que seja atestada a regularidade jurídica e fiscal do pretense controlador, como prescreve a Lei 10.233/2001 e regulamento da ANTT, exarado com a Resolução ANTT nº 5.927, de 2/3/2021, cujo art. 8º dispõe:

“Art. 8º Ficam previamente anuídas as transferências de controle societário indireto das concessões de infraestrutura rodoviária e ferroviária, desde que observadas as seguintes condições:

I - sejam atendidas as exigências de qualificação técnica e econômica previstas no edital; e

II - seja atestada a regularidade jurídica e fiscal do pretense controlador.

§ 1º A concessionária deverá comunicar à ANTT a implementação da transferência, no prazo de até 30 (trinta) dias, contados da sua efetivação mediante o registro societário competente, atestando o cumprimento dos requisitos estabelecidos nos incisos I e II deste dispositivo.

§ 2º Ocorrida a transferência prevista neste dispositivo sem o cumprimento das condições estabelecidas nos incisos I e II, o ato de anuência prévia será considerado nulo de pleno direito, procedendo-se na forma do art. 21”.

Assim, não havendo alterações quanto às condições editalícias no nível do controle direto, alterações societárias nos controladores indiretos somente demandarão comunicação em até 30 (trinta) dias, sendo consideradas anuídas previamente com base na Resolução ANTT nº 5.927/2021.

27. Contrato

Termo de Recebimento Provisório

Item 1.1.1 (IVII)

Favor esclarecer qual será a data de referência das informações constantes do inventário do Termo de Recebimento Provisório, em relação ao estado de conservação, operação e especificação técnica dos bens a serem transferidos pela VALEC à Subconcessionária.

Resposta: Conforme informado no Comunicado Relevante nº 4, de 18 de fevereiro de 2021, publicado no DOU de 19 de fevereiro de 2021, seção 3, pág. 103, foram publicados no site da ANTT os anexos do Caderno de Engenharia, o Projeto Executivo e o link da Inventariança, referentes à FIOL I, como parte dos estudos de viabilidade técnica.

O inventário realizado pela VALEC, tem data base dezembro de 2020.

28. Contrato

URS

Item 1.1.1 (IXI)

Considerando a definição de URS constante da Cláusula 1.1.1, “(Ixi)”, da Minuta de Contrato de Subconcessão, no sentido de que a URS corresponde a 500 (quinhentas) vezes o maior valor da parcela fixa, expressa em R\$/t, da Tabela Tarifária, e o valor da parcela fixa da Tarifa de Transporte para Cimento constante da Tabela Tarifária do Anexo 7, que corresponde ao maior valor de parcela fixa expressa em R\$/t, é certo afirmar que a URS equivale a um valor fixo igual a $R\$ 20,72 \times 500 = R\$ 10.360,00$?

Resposta: Sim, o entendimento está parcialmente correto. De fato, conforme a Tabela Tarifária prevista na Minuta do Contrato de Subconcessão, a URS equivale a um valor igual a $R\$ 20,72 \times 500 = R\$ 10.360,00$. Entretanto, esse valor não é fixo, visto que é periodicamente atualizado na Revisão Ordinária, em conjunto com os valores da Tabela Tarifária.

29. Contrato

Termo de Recebimento Provisório

Item 1.1.1 (IVII) e 3.1.7

Favor disponibilizar o Termo de Recebimento Provisório antes da data de entrega de envelopes pelas proponentes, com antecedência suficiente para que analisem o inventário de bens que a Subconcessionária receberá da VALEC e possam precificar as suas propostas econômicas de maneira adequada. Veja-se que o lançamento da licitação pressupõe planejamento por parte dos envolvidos, sendo absolutamente razoável supor que a VALEC já tenha uma versão do inventário para disponibilização. Caso a resposta à solicitação de disponibilização seja negativa, em caso de eventuais divergências entre o Termo de Recebimento Provisório e as planilhas quantitativas que formam o orçamento referencial para elaboração de propostas, naquilo que se refere aos quantitativos de materiais e equipamentos, incluindo os de superestrutura, entendemos que os valores necessários à aquisição destes materiais pela Subconcessionária deverão ser objeto de reequilíbrio econômico-financeiro, nos termos da Cláusula 22.5 da Minuta do Contrato. Isso porque, na hipótese de não disponibilização do Termo de Recebimento Provisório, as planilhas quantitativas que formam o orçamento referencial para elaboração de propostas serão o único parâmetro que as proponentes terão para inferir os quantitativos existentes e, assim, precificar suas propostas, sendo ilegal, por violação aos princípios regedores da Administração Pública, a transferência do ônus da ausência de informações e de divergências entre planilhas referenciais (de responsabilidade do Poder Concedente) e Termo de Recebimento Provisório (de responsabilidade da VALEC), para a Subconcessionária.

Resposta: Conforme informado no Comunicado Relevante nº 4, de 18 de fevereiro de 2021, publicado no DOU de 19 de fevereiro de 2021, seção 3, pág. 103, foram

publicados no site da ANTT os anexos do Caderno de Engenharia, o Projeto Executivo e o link da Inventariança, referentes à FIOI I, como parte dos estudos de viabilidade técnica.

30. Contrato
Equilíbrio econômico-Financeiro
Item 1.1.1 (IVII) e 3.1.7

Caso haja divergência entre o primeiro inventário a ser elaborado pela Subconcessionária e o inventário constante do Termo de Recebimento Provisório, naquilo que se refere aos materiais e respectivos quantitativos, incluindo os de superestrutura, e os equipamentos que deveriam ser transferidos pela VALEC (e não o tenham sido), entendemos que os valores necessários à aquisição destes materiais pela Subconcessionária deverão ser objeto de reequilíbrio econômico-financeiro, nos termos da Cláusula 22.5 da Minuta do Contrato.

Resposta: De acordo com a Minuta de Contrato de Subconcessão do Edital de Concorrência Internacional nº 01/2020, em seu anexo 5, Subcláusula 3.3, se confirmados os vícios ocultos em decisão definitiva da ANTT, a Subconcessionária fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Conforme a Minuta de Contrato, em sua Subcláusula 3.1.3, a Subconcessionária, a partir da Data de Assunção, terá 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias para que reclame formalmente à ANTT sobre vícios ocultos que acometam os bens da Ferrovia cuja posse foi a ela transferida pela Interviente Subconcedente, nos termos do Anexo 5.

Ressalta-se que vícios construtivos aparentes ou passíveis de conhecimento prévio, ou seja, não enquadráveis como vícios ocultos, não serão passíveis de reequilíbrio econômico-financeiro.

31. Cláusula 4.1.3 da Minuta de Contrato de Subconcessão e item 4 do Caderno de Meio Ambiente
Condicionantes Ambientais
Item 4.1.3 e item 4 - Caderno Meio Ambiente

A atribuição de responsabilidade à Subconcessionária pelo cumprimento e custeio de condicionantes ambientais existentes pressupõe a disponibilização prévia de informações completas e precisas acerca de tais condicionantes, para que as proponentes possam avaliá-las adequadamente e precificar suas propostas econômicas de maneira isonômica e sem assimetrias informacionais. O Caderno de Meio Ambiente, que compõe os estudos de viabilidade da Subconcessão, limita-se a listar as condicionantes e, em relação ao status, a classificá-las como atendidas, informativas ou “em andamento”, sendo a esmagadora maioria das condicionantes enquadrada nessa última classificação. Ocorre que a mera classificação de condicionantes como “em andamento” é insuficiente para subsidiar a precificação da obrigação de cumprimento e custeio de condicionantes ambientais existentes, pois não fornece qualquer informação acerca dos valores necessários ao cumprimento de cada condicionante, valores porventura já despendidos pela VALEC, eventuais medidas

já adotadas pela VALEC, status detalhado do cumprimento (com indicação do que efetivamente já foi realizado e o que está pendente), providências necessárias a serem acatadas pela Subconcessionária, autos de infração já lavrados e/ou penalidades já aplicadas por órgãos ambientais competentes, status de cumprimento das respectivas penalidades, etc.. Em outras palavras: não há que se falar em disponibilização efetiva do Edital, se uma parte significativa dos documentos e informações que o compõem não foi disponibilizada. É esse, inclusive, o entendimento do TCU sobre o tema*. Nesse sentido, solicita-se esclarecer as seguintes informações em relação às condicionantes ambientais existentes: valor estimado para o cumprimento de cada uma delas, eventuais medidas já adotadas pela VALEC para o cumprimento de cada uma delas (em havendo, especificar quais), status do cumprimento de cada condicionante classificada como “em atendimento” (com indicação do que exatamente já foi feito e o que está pendente), providências a serem adotadas pela Subconcessionária, autos de infração lavrados, penalidades aplicadas e status de cumprimento de penalidades.

* “A falta de efetiva disponibilização de edital de concorrência, no prazo estabelecido no art. 21 da Lei nº 8.666/1993, compromete a formulação de propostas pelas licitantes e embasa a conclusão preliminar de ter havido restrição ao caráter competitivo do certame e celebração de contrato com sobrepreço;” (Enunciado TCU). TCU, Acórdão 1131/2013-Plenário, Rel. Min. Marcos Bemquerer, data da sessão: 01.08.2012, processo TC-036.142/2011-5.

Resposta: Considerando o nível do estudo de viabilidade, entende-se que as informações fornecidas são suficientes para o conhecimento geral do empreendimento e não impedem que as proponentes obtenham informações adicionais por outros meios. Nesse sentido, a Cláusula 5.4 do Edital afirma que: *"as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições da ferrovia e de todos os dados e informações sobre a Subconcessão. 5.4.1 As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados à ferrovia e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Subconcessão, 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 Subconcessionária. 5.4.2 Ao participar do Leilão, a Proponente declara possuir pleno conhecimento das condições encontradas em campo, salvo quanto a vícios ocultos, sendo de sua exclusiva responsabilidade a realização de visitas técnicas e das diligências necessárias junto à Valec."*

32. Contrato

Licença de instalação

Item 4.2

Entendemos que, em caso de descumprimento da obrigação de desmembramento da Licença de Instalação pela VALEC, sem prejuízo das penalidades a que esta última estará sujeita conforme a Cláusula 24.5, a Subconcessionária será mantida indene e

estará isenta de qualquer penalidade ou responsabilização, preservado o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em favor da Subconcessionária. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer.

Resposta: A Valec já está promovendo junto ao Ibama o desmembramento da licença de instalação, para posterior transferência de titularidade ao futuro Subconcessionário, que não poderá, em hipótese alguma, se recusar no recebimento desta. Considerando que o licenciamento ambiental da FIOLE compete ao Ibama, nos termos da Lei Complementar 140/2011, a Valec não consegue precisar, efetivamente, o prazo para conclusão do processo. Não obstante, a Cláusula 26 da Minuta de Contrato - Alocação de Riscos, traz no inciso que (xxxi) os riscos relativos ao meio ambiente, poluição e transtornos a terceiros relacionados à atividade ferroviária da Subconcessionária, são de responsabilidade da Subconcessionária. A Subconcessionária não será responsabilizada ou sofrerá qualquer penalidade em função do descumprimento da obrigação de desmembramento atribuída à Valec, caso reste demonstrado que a sua atuação não influenciou tal condição.

33. Contrato
Compensação Ambiental
Item 4.3

A Cláusula 4.3 estabelece que “As ações de compensação ambiental e plantio compensatório referentes ao trecho mencionado nas subcláusula 4.2 ficarão sob a responsabilidade da Subconcessionária a partir da data de assinatura do Contrato.” Entende-se o “trecho mencionado na subcláusula 4.2” corresponde ao trecho ferroviário objeto da Subconcessão, após o desmembramento da Licença de Instalação. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer.

Resposta: Está correto o entendimento. As ações de compensação ambiental e plantio compensatório se resumem ao trecho ferroviário objeto da Subconcessão.

34. Contrato
REPORTO
Cláusula 12.3.2 “iii”

Entendemos, para fins de planejamento, que a Subconcessionária poderá adotar o benefício fiscal Federal intitulado REPORTO - Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária, aplicados sobre os itens importados do CAPEX, tais como: importação de máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens, compreendendo a suspensão do pagamento do imposto de importação, do imposto sobre produtos industrializados, da contribuição para o PIS/PASEP-Importação e da COFINS-Importação, quando importados diretamente pelos beneficiários do regime e destinados ao seu ativo imobilizado para utilização exclusiva na execução de serviços de carga, descarga, armazenagem e movimentação de mercadorias e produtos, entre outras. (art. 14 da Lei nº 11.033/2004, com nova redação dada pela Lei nº 12.715/2012, c/c art. 471 a 475 do Regulamento Aduaneiro e

IN RFB nº 1.370/2013). Nesse contexto, sua eventual revogação superveniente deverá ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. É correto nosso entendimento?

Resposta: O tópico de reequilíbrio econômico-financeiro é tratado na cláusula 22.5 da minuta de contrato de subconcessão:

"22.5 Cabimento de Reequilíbrio

22.5.1 Sempre que atendidas as condições do Contrato e respeitada a alocação de riscos nele estabelecida, considera-se equacionado seu equilíbrio econômico-financeiro.

22.5.2 A ANTT deverá efetuar o reequilíbrio econômico-financeiro, quando cabível, nos termos da lei e nas hipóteses previstas neste Contrato."

Além disso, na cláusula "26 Alocação de Riscos", é disposto que:
*"26.2 A Subconcessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Subconcessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:
(...)*

(iv) alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem o equilíbrio econômico-financeiro da Subconcessão, excetuada a legislação dos impostos que incidam sobre a renda."

35. Contrato

REIDI

Cláusula 12.3.2 "iii"

Entendemos, para fins de planejamento, que a Subconcessionária poderá adotar o benefício fiscal Federal intitulado REIDI - Regime Tributário de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura, aplicados sobre os itens do CAPEX nacionais e importados, tais como: nas compras de máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos, novos, as nas compras materiais de construção e nas prestações de serviços por pessoa jurídica estabelecida no País, à pessoa jurídica habilitada ao regime, quando aplicados em obras de infraestrutura destinadas ao seu ativo imobilizado, compreendendo a suspensão do pagamento da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS (Lei nº 11.488, de 15 de junho de 2007 e sua regulamentação pelo Decreto Federal nº 6.144 de 3 de julho de 2007. Nesse contexto, sua eventual revogação superveniente deverá ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. É correto nosso entendimento?

Resposta: O tópico de reequilíbrio econômico-financeiro é tratado na cláusula 22.5 da minuta de contrato de subconcessão:

"22.5 Cabimento de Reequilíbrio

22.5.1 Sempre que atendidas as condições do Contrato e respeitada a alocação de riscos nele estabelecida, considera-se equacionado seu equilíbrio econômico-financeiro.

22.5.2 A ANTT deverá efetuar o reequilíbrio econômico-financeiro, quando cabível, nos termos da lei e nas hipóteses previstas neste Contrato."

Além disso, na cláusula "26 Alocação de Riscos", é disposto que:

“26.2 A Subconcessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Subconcessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:

(...)

(iv) alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem o equilíbrio econômico-financeiro da Subconcessão, excetuada a legislação dos impostos que incidam sobre a renda.”

36. Contrato

Benefício Fiscal

Cláusula 12.3.2 “iii”

Entendemos, para fins de planejamento, que a Subconcessionária poderá adotar o benefício fiscal Federal intitulado REDUÇÃO DE 75% IRPJ DO PAGAR, para os projetos beneficiados com incentivos fiscais de redução e reinvestimento do Imposto de Renda nas áreas de atuação da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), compreendendo a redução de 75% do IRPJ à pagar pelo prazo inicial de 10 anos e prorrogáveis sucessivamente por períodos iguais de 10 anos (Lei nº 13.799, de 03 de janeiro de 2019 e Portaria do Ministério da Integração Nacional Nº 283, DE 04 DE JULHO DE 2013). Nesse contexto, sua eventual revogação superveniente deverá ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, uma vez que poderá afetar os resultados econômicos da SPE projetados ao longo de 35 anos. É correto nosso entendimento?

Resposta

O tópico de reequilíbrio econômico-financeiro é tratado na cláusula 22.5 da minuta de contrato de subconcessão:

"22.5 Cabimento de Reequilíbrio

22.5.1 Sempre que atendidas as condições do Contrato e respeitada a alocação de riscos nele estabelecida, considera-se equacionado seu equilíbrio econômico-financeiro.

22.5.2 A ANTT deverá efetuar o reequilíbrio econômico-financeiro, quando cabível, nos termos da lei e nas hipóteses previstas neste Contrato.”

Além disso, na cláusula "26 Alocação de Riscos", é disposto que:

“26.2 A Subconcessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Subconcessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:

(...)

(iv) alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem o equilíbrio econômico-financeiro da Subconcessão, excetuada a legislação dos impostos que incidam sobre a renda.”

37. Contrato

Escopo remanescente

Item 12.3.2 “iii”

Tendo em vista a competência legal da Interviente-Subconcedente para executar obras de infraestrutura ferroviária (art. 9º, II, da Lei nº 11.772/2008), e tendo sido a responsável pela implementação parcial da FIOL, solicitamos o seguinte

esclarecimento: Caso seja do interesse da Subconcessionária, estaria a VALEC apta a implementar o escopo remanescente das obras da FIOL, sendo uma contratada da Subconcessionária, nas condições do orçamento de referência da Subconcessão?

Resposta: A Valec não possui estrutura própria para implementar qualquer tipo de obra, sendo que em seus empreendimentos apenas realiza a gestão e a fiscalização através de contratos vinculados às obras, seja com construtoras, supervisoras e ou apoiadoras ambientais e de desapropriação. Desta forma, caso a Subconcessionária realize todas as devidas contratações necessárias ao escopo remanescente, a Valec poderá avaliar a possibilidade de realizar a gestão e a fiscalização do empreendimento, em condições a serem definidas.

38. Contrato
Projetos
Item 4.4.1

Entende-se que eventuais solicitações da Subconcessionária à ANTT para promover modificações e adequações aos Projetos elaborados pela VALEC não devem se sujeitar a prazo de apresentação pré-determinado. Isso porque a Subconcessionária somente conseguirá identificar a necessidade de modificação dos Projetos no curso da implantação das obras, o que poderá ocorrer em momento posterior ao período de 180 dias após a Data de Assunção (especialmente considerando que a Subconcessionária terá o prazo de 5 anos para iniciar a operação da Ferrovia, conforme cl. 12.3.2, “iv”). Nesse sentido, entende-se que a limitação de prazo para solicitações de adequação de Projetos é tecnicamente inviável, motivo pelo qual o dispositivo deve ser desconsiderado. Estão corretos os entendimentos? Vale ressaltar que, independentemente da existência de prazo para solicitação à ANTT de modificações nos Projetos elaborados pela Interveniente Subconcedente, a Subconcessionária permanecerá responsável pela realização dos investimentos e pelo início da operação da Ferrovia nos prazos contratualmente estipulados, não havendo nenhum tipo de flexibilização nesse sentido. Assim, a desconsideração do dispositivo não impactará o prazo de conclusão dos investimentos com prazos determinados. Em caso negativo, entende-se que eventual prazo para modificação e adequação aos Projetos da VALEC deverá ser fixado no cronograma físico de implantação dos investimentos com prazo determinado a ser elaborado pela Subconcessionária, de modo a assegurar a sua aderência ao planejamento de obras da Subconcessão. Está correto este entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer a base legal e a justificativa para imposição de prazo ex ante para indicação de mudanças e adequações nos projetos da VALEC.

Resposta: Os entendimentos não estão corretos. O projeto da subconcessão foi concebido em modelagem econômico-financeira que baliza os prazos que são previstos em contrato. Para a manutenção dessas condições e para resguardar o tempo razoável para a entrega dos benefícios previstos é necessário o estabelecimento de prazos. A base legal ampara-se na vinculação ao instrumento

convocatório e nos normativos que regem as concessões rodoviárias e a atuação da ANTT, a exemplo das Leis nº 8.987/1995 e nº 10.233/2001. Assim, esclarece-se que o não cumprimento dos prazos estabelecidos na minuta de contrato ensejarão a aplicação das correspondentes penalidades.

39. Contrato
Desapropriação
Item 5.1

Solicita-se esclarecimento acerca de informações básicas (i.e., número, objeto, valor, etc.) e status dos processos de desapropriação ajuizados pela VALEC, para que os interessados tenham condições de conhecer o real cenário do sistema de gestão fundiária associado à Subconcessão. A disponibilização das referidas informações é essencial para o correto dimensionamento de recursos necessários para a regularização dos processos em curso, de modo a permitir que as licitantes precifiquem suas propostas econômicas de maneira isonômica e sem assimetrias informacionais, mitigando-se o risco de seleção adversa no âmbito do certame.

Resposta: Informações adicionais sobre os processos de desapropriação foram disponibilizadas por meio do inventário que consta anexo ao Comunicado Relevante nº 4, de 18 de fevereiro de 2021, publicado no DOU de 19 de fevereiro de 2021, seção 3, pág. 103. As propriedades encontram-se georreferenciadas e é possível acessar dados do respectivo processo de desapropriação.

40. Contrato
Titularidade de imóveis
Item 5.1.2 (iii)

Considerando-se a possibilidade de haver imóveis em situação irregular, entendemos que o dever da Subconcessionária de “obter certidões atualizadas dos cartórios de registro de imóveis competentes com informações acerca das titularidades dos imóveis” será exigível apenas se existentes os documentos que comprovem a titularidade dos imóveis perante o cartório de registro de imóveis competente. Caso inexistentes tais documentos, haverá impossibilidade fática de cumprimento do referido dever. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer como a Subconcessionária deverá proceder em caso de inexistência de documentos que comprovem a titularidade do imóvel, indicando os pressupostos de fato e de direito que embasam o entendimento.

Resposta: E entendimento está correto. Em caso de inexistência de registro quanto à titularidade do imóvel deverá ser realizado cadastro de que trata o item 5.1.2 (ii) da minuta de contrato, indicando quem é o detentor da posse do imóvel. Nessa hipótese, eventuais divergências quanto ao real titular do imóvel poderão ser dirimidas em juízo.

41. Contrato
Investimentos

Cláusula 7

Entende-se que a Subconcessionária poderá, por sua iniciativa, realizar investimentos adicionais no âmbito da Subconcessão, sem direito a reequilíbrio econômico-financeiro, observadas as normas e especificações técnicas aplicáveis. Está correto o entendimento?

Resposta: O entendimento está correto. Ressalta-se, contudo, que não tais investimentos adicionais, na sua forma genérica, não devem ser confundidos com os Investimentos Adicionais, conforme definidos no contrato, os quais são "intervenções, obras, atividades e serviços não previstos no Caderno de Obrigações, mas que venham a ser considerados necessários para a adequada prestação do serviço, mediante solicitação ou autorização da ANTT".

Conforme a Cláusula 7 do contrato, que trata dos Investimentos Adicionais, a ANTT poderá determinar, de forma unilateral, a realização de Investimentos Adicionais, cujas condições e limitações serão estabelecidas em ato específico, e a Subconcessionária não poderá se opor a realização dos Investimentos Adicionais, sendo-lhe assegurado o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato (incluído como risco do poder concedente, nos termos da subcláusula 26.2, item vii).

Por fim, conforme subcláusula 12.3.1, item x, é conferido o direito à Subconcessionária em "*realizar investimentos, por sua conta e risco, com o objetivo de expandir a capacidade, melhorar a eficiência e a qualidade da prestação do serviço, sem que faça jus a qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ou indenização no advento do termo contratual*".

42. Contrato **Alteração contratual** **Item 7.1 e 7.2**

De acordo com o art. 9º, § 4º, da Lei nº 8.987/1995, "em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração". Dado o comando legal expresso, entendemos que, em caso de solicitação de investimentos adicionais pela ANTT, o valor a ser reequilibrado e o mecanismo pelo qual o reequilíbrio será implementado serão definidos em processo administrativo antes da implementação do investimento adicional pela Subconcessionária. O reequilíbrio econômico-financeiro, propriamente, deverá ser efetuado anteriormente ou concomitantemente à implementação do investimento adicional, em observância ao art. 9º, § 4º, da Lei nº 8.987/1995. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor indicar a base legal e a justificativa do entendimento.

Resposta: O reequilíbrio será realizado de forma concomitante, nos termos da legislação vigente e do Contrato.

43. Contrato
Certificação de Projetos
Cláusula 10

Tendo em vista o potencial de aproveitamento das externalidades ambientais positivas do projeto da FIOI, especialmente por meio de iniciativas de “financiamento verde”, favor informar se a ANTT possui estudos e/ou projetos elaborados e/ou em andamento sobre a certificação de projetos para fins de emissão de títulos verdes (green bonds) por concessionárias.

Resposta: O Ministério da Infraestrutura (MInfra) com apoio da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) avançou em mais uma etapa na viabilização de “títulos verdes” para os projetos de três novas ferrovias, dentre as quais, a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol). O trabalho serve como avaliação prévia de que os empreendimentos seguem os parâmetros da Climate Bonds Initiative (CBI), organização internacional que faz a certificação de iniciativas sustentáveis.

Com a certificação, que pode ser buscada pelos futuros subconcessionários da Fiol junto à CBI, o projeto poderá acessar financiamento no mercado de *green bonds* (títulos verdes), fundos direcionados a projetos sustentáveis.

Sobre este tema, sugere-se consulta ao Relatório de Garantia Limitada Independente sobre a Estrutura do Título Verde para o Programa de Concessões de Novas Ferrovias do Ministério da Infraestrutura do Brasil (versão pública), que está disponível no sítio eletrônico:

<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/sustentabilidade/EPLGreenBondsAssuranceStatement_Publicversiondraft_ENG_02.Feb.2021.pdf>.

44. Contrato
Linhas de crédito
Cláusula 10

A possibilidade de apoio do Governo Federal à futura Subconcessionária em linhas de crédito é uma alternativa alinhada com os objetivos, tanto do projeto, quanto dos bancos públicos. A título de exemplo, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (“BNDES”) é um dos maiores bancos de desenvolvimento do mundo e atualmente é consolidado como o principal financiador de longo prazo em diversos segmentos econômicos no Brasil, sobretudo de infraestrutura, tendo o Governo Federal contado com o uso de suas linhas de crédito para estruturar e viabilizar diversos projetos de alta relevância nacional. A atuação abrangente do BNDES e de outros bancos públicos visa viabilizar e incentivar projetos de desenvolvimento regional, tal como o da FIOI, que, por si só, espera-se ser capaz de proporcionar, dentre outros aspectos, (1) a geração de empregos; (2) a redução dos custos de transporte de minérios destinados aos mercados interno e externo; e (3) a ampliação da produção agroindustrial da região. O Poder Concedente, ciente de todo o potencial do projeto, que reconhecidamente é um dos mais importantes ativos de infraestrutura do país e certamente o de maior destaque do Estado da Bahia, tem a oportunidade única e estratégica de alavancar a atratividade e competitividade do

certame, bem como o sucesso do projeto, articulando a criação de linhas de crédito voltadas a assegurar a operação da Ferrovia. O Poder Concedente, como parte integrante do Governo Federal, é capaz de participar ativamente no processo e contribuir para o fomento da infraestrutura, tendo em vista defender o melhor interesse do projeto, ante quaisquer bancos público alinhados em potencializar o desenvolvimento capaz de ser alcançado com a boa operação da FIOI. Dessa forma, entendemos que o Poder Concedente desempenhará este papel, assegurando a oferta de linhas de financiamento para a FIOI. Estamos corretos no nosso entendimento?

Resposta: O entendimento não está correto. Conforme disposto na cláusula 10.1 da minuta do contrato de subconcessão "*A Subconcessionária é a única e exclusiva responsável pela obtenção dos financiamentos necessários para cumprir cabal e tempestivamente com todas as obrigações assumidas neste Contrato, podendo escolher, a seu critério e de acordo com sua própria avaliação, as modalidades e os tipos de financiamento disponíveis no mercado, em moeda nacional ou estrangeira.*"

45. Contrato

Crédito Vinculado

Cláusula 10.1 e 10.4.1

As Cláusulas 10.4 e 10.4.1 tratam do regramento de garantia nas operações de crédito vinculadas ao cumprimento do Contrato. Em linha com a questão formulada acima - de que os créditos subsidiados são uma alternativa alinhada com os objetivos, tanto do projeto, quanto dos bancos públicos – e, tendo em vista que o certame licitatório da FIOI ainda é capaz de potencializar sua atratividade e competitividade entre os interessados do mercado, entendemos que a Subconcessionária não deve necessitar de prévia e expressa autorização da ANTT para dar todos os bens vinculados à Subconcessão em garantia, na hipótese da operação de financiamento envolver créditos subsidiados. A exigência cria óbice desproporcional à tomada de medidas que contribuem para que a Subconcessionária cumpra suas obrigações contratuais por meio de tratativas com bancos públicos, sendo estes alinhados com o propósito de desenvolvimento do projeto. Se a obtenção de financiamento tem como objetivo justamente viabilizar o cumprimento das obrigações contratuais e garantir a continuidade da operação da Subconcessão, não há razão para a Cláusula 10.4 determinar a necessidade de prévia anuência para todos os direitos emergentes, bem como não é coerente a Cláusula 10.4.1 condicionar a garantia ao não comprometimento da operacionalização e da “continuidade da execução do objeto da Subconcessão”. Ainda, deve-se considerar que a viabilidade da continuidade do projeto depende tanto da oneração dos bens vinculados quanto da possibilidade de obter os créditos subsidiados. Frisa-se, portanto, que o próprio financiamento é o que irá assegurar a continuidade da operação da Ferrovia, sobretudo em se tratando de crédito subsidiado. Ante o exposto, entendemos que as Cláusulas em destaque não comprometem a possibilidade da futura Subconcessionária dar em garantia todos os bens vinculados da Subconcessão em operação envolvendo créditos subsidiados. Nosso entendimento está correto?

Resposta: O entendimento não está correto. As cláusulas 10.4 e 10.4.1 não comprometem a possibilidade da futura Subconcessionária dar em garantia todos os bens vinculados da Subconcessão em operação envolvendo créditos subsidiados, desde que em acordo com o regulamento da ANTT, e, portanto, informa-se: as cláusulas em questão não criam óbice desproporcional, conforme alegado. A estrutura de capital que a concessionária desenvolverá é de sua única e exclusiva responsabilidade. A proporção entre capital de terceiros e capital é objeto de definição por parte da subconcessionária. A estrutura de capital não é impeditivo para a prestação do serviço público de transporte de cargas.

Isto está em consonância com o Art. 6 da lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, a qual afirma que:

“Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1o Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.”

A cláusula 12.1.2 da minuta de contrato do presente certame dispõe que:

“12.1.2 Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no Contrato e em seus Anexos, são deveres da ANTT:

(...)

(iii) intervir para garantir a prestação do serviço adequado;

(...)

(v) zelar pelos direitos dos Usuários, da Subconcessionária, e da coletividade;”

Por fim, sobre os financiamentos da subconcessionária, invoca-se o disposto na cláusula 10.1 da minuta do contrato de subconcessão *“A Subconcessionária é a única e exclusiva responsável pela obtenção dos financiamentos necessários para cumprir cabal e tempestivamente com todas as obrigações assumidas neste Contrato, podendo escolher, a seu critério e de acordo com sua própria avaliação, as modalidades e os tipos de financiamento disponíveis no mercado, em moeda nacional ou estrangeira.”*

46. Contrato

Garantias

Item 10.7

Os termos da cláusula 10.7 sobre emissão de garantias constituem-se como exceção ao previsto no item 10.5.3?

Resposta: Está correto o entendimento. A cláusula de exceção justifica-se quando atendida a condição de que *“a integralidade dos recursos financeiros captados seja imediatamente destinada à Subconcessionária para a adequada prestação do serviço objeto da Subconcessão”*.

47. Contrato

Garantias de Execução

Item 11.3

A respeito da previsão da utilização “em conjunto” de diferentes modalidades de instrumentos financeiros para prestação da Garantia de Execução, favor confirmar que a Subconcessionária poderá apresentar a Garantia de Execução utilizando mais de uma modalidade, compondo livremente os valores e os mecanismos adotados, desde que respeitados os valores mínimos da Garantia de Execução (por exemplo: prestação de 70% do valor da Garantia de Execução via seguro-garantia, 20% via fiança bancária e 10% via títulos da dívida pública; ou 50% via seguro-garantia e 50% títulos da dívida pública; etc.).

Resposta: O entendimento está correto.

48. Contrato

Título da dívida pública

Item 11.4

Solicitamos maior detalhamento da metodologia de "avaliação dos valores econômicos, conforme definido pelo Ministério da Economia" dos títulos da dívida pública no caso de seu uso como Garantia de Execução.

Resposta: Trata-se da "Metodologia de Cálculo das Letras e Notas do Tesouro Nacional", que apresenta a metodologia de cálculo das letras e notas emitidas pelo Tesouro Nacional que, atualmente, estão em estoque no mercado. Esses títulos são custodiados no Sistema Especial de Liquidação e de Custódia – Selic e suas características estão estabelecidas no Decreto nº 9.292, de 23/2/2018.

49. Contrato

Garantia de Execução

Item 11.6.1

Verificamos que as exigências de rating para seguradoras que eventualmente subscrevam apólice de seguro-garantia para Garantia de Execução são mais rígidas do que as exigências previstas no edital referente aos seguro-garantia para Garantia de Proposta. É importante ter em vista que, na prática, os dois seguros (Proposta e Execução) costumam ser negociados junto ao mercado simultaneamente, de modo que as exigências contratuais para a seguradora que emitirá a Garantia de Execução acabam por reduzir substancialmente o tamanho de mercado para identificação de alternativas de contratação (tanto para Garantia de Proposta, como para a própria Garantia de Execução). Em vista desse contexto, com vistas à abertura do mercado securitário passível de atendimento das proponentes, sem prejuízo da garantia de solidez da seguradora responsável, entendemos que as exigências para a seguradora emissora da Garantia de Execução poderão ser as mesmas exigidas para a seguradora emissora da Garantia de Proposta, nos termos do item 12.4, “i”, do Edital. Está correto o entendimento? Em caso negativo, entendemos que as exigências para a seguradora emissora da Garantia de Execução poderão ser equiparadas às exigências do item

12.4.ii do Edital, em que a exigência de rating não se restringe à escala nacional, de modo a assegurar a abertura do mercado securitário passível de atendimento das proponentes, sem prejuízo da garantia de solidez da seguradora responsável. Está correto o entendimento? Por fim, caso também esse entendimento não esteja correto, entendemos que as exigências para a seguradora emissora da Garantia de Execução não são extensíveis às resseguradoras. Está correto o entendimento?

Resposta: O entendimento não está correto quanto à extensão das exigências da Garantia de Proposta para a Garantia de Execução. As distinções entre exigências das garantias refletem os riscos dispostos em cada etapa do processo. As inferências apresentadas não estão corretas e não deverão ser consideradas na elaboração da Proposta. Quanto à extensão das exigências da seguradora para resseguradora, o entendimento não está correto. Na hipótese da subcláusula 11,5, as exigências quanto à resseguradora são as mesmas da seguradora, no que tange à apresentação de seguro-garantia como modalidade de Garantia de Execução.

50. Contrato

Fiscalização

Item 12.2.1 “(i)”, “(ii)” e “(iii)”

Entendemos que as atividades de fiscalização da Concessão competem à ANTT, diretamente ou com auxílio de terceiros por ela contratados ou conveniados, nos termos da Cláusula 18 da Minuta de Contrato de Subconcessão. Os direitos atribuídos à VALEC pelas subcláusulas em referência ultrapassam as suas atribuições legais, dadas pela Lei nº 11.772/2008, e configuram prerrogativas fiscalizatórias típicas de poder concedente, cujo exercício já é contratualmente assegurado à ANTT. Nesse sentido, entende-se que os itens “(i)”, “(ii)” e “(iii)” da Cláusula 12.2.1 da Minuta de Contrato de Subconcessão devem ser considerados direitos da ANTT – e não da VALEC. Está correto o entendimento?

Resposta: O entendimento não está correto. Os poderes contratuais da Interveniente Subconcedente, enumerados na cláusula 12.2.1 do Termo de Contrato, não se fundam em exercício de poder de fiscalização da Administração Pública, mas constituem tão somente mecanismos de controle com vistas à fiel execução do contrato, o que é do interesse da Interveniente Subconcedente, que não possui poder sancionador sobre as questões mencionadas nessa cláusula contratual. Mantém-se a titularidade da ANTT para a decisão, que pode decorrer de provocação da Interveniente Subconcedente.

51. Contrato

Licença de Operação

Item 12.2.1 12.2.2 subitem (iv)

Em consulta ao sítio eletrônico da Atlantic Nickel em 08/01/2021 (https://atlanticnickel.com/wp-content/uploads/2020/11/Portaria-18.825_19-Licen%C3%A7a-de-Opera%C3%A7%C3%A3o.pdf), foi obtida cópia da Licença de Operação (Portaria INEMA nº 18.825 de 01/08/2019), emitida pelo órgão ambiental do

estado da Bahia. Nesse documento consta que o eixo da FIOI intercepta a poligonal da Atlantic Nickel (autorizada pelo INEMA) em cerca de 1.150 metros. Também se verifica que a LO contempla o alteamento da barragem de rejeitos, que encontra-se localizada a cerca de 260m do eixo da ferrovia, e que pode diminuir a distância entre o corpo da barragem e a FIOI.

Considerando que:

1) No item 12.2.2, subitem (iv) da Minuta de Contrato, disponibilizada no Edital de Concessão, sobre os deveres da Interveniente Subconcedente é citado:

(iv) transferir à Subconcessionária, na data de assinatura do Contrato, por intermédio do Termo de Recebimento Provisório, a posse da infraestrutura ferroviária do trecho compreendido entre Ilhéus/BA e Caetitê/BA inclusive com a respectiva Licença de Instalação;

Entendemos que a Interveniente Subconcedente é responsável por transferir à Subconcessionária a posse da infraestrutura ferroviária do trecho compreendido entre Ilhéus/BA e Caetitê/BA, com o trecho entre o km 1392+000 e km 1387+000 autorizado para realização de obras.

Está correto nosso entendimento?

Resposta: A autorização para as obras da Fiol, no âmbito do licenciamento ambiental, compete ao Ibama. A Valec realizou estudo, que foi protocolado junto ao Ibama, para liberar o trecho referenciado e aguarda manifestação do órgão ambiental. Caso o Ibama se manifeste favorável à liberação do trecho antes da Subconcessão, a Valec transferirá o trecho entre o km 1392+000 e o km 1387+000 autorizado para realização de obra, caso contrário, em qualquer hipótese, caberá à futura Subconcessionária obter a autorização, posteriormente à transferência do licenciamento. Ressalta-se que a transferência da titularidade do licenciamento não se confunde com a obrigação de transferir à Subconcessionária, na data de assinatura do Contrato, por intermédio do Termo de Recebimento Provisório, a posse da infraestrutura ferroviária do trecho compreendido entre Ilhéus/BA e Caetitê/BA, inclusive com a respectiva licença de instalação, já que o processo necessita de documentação da Subconcessionária e se inicia neste momento. Não obstante, a Cláusula 26.1 da Minuta de Contrato - Alocação de Riscos, traz no inciso (xxxi) que os riscos relativos ao meio ambiente, poluição e transtornos a terceiros relacionados à atividade ferroviária da Subconcessionária, são de responsabilidade da Subconcessionária.

52. Contrato

Licença de instalação

Item 12.2.1 12.2.2 subitem (iv)

A LICENÇA DE INSTALAÇÃO Nº 1200/2018 - 6ª RETIFICAÇÃO emitida em 21/10/2020 excetua do escopo licenciado o trecho compreendido entre o Km 1392+000 e o km 1387+000 (proximidade com a barragem de rejeito da Mirabela Mineração). Neste caso, pedimos esclarecer:

A VALEC realizou ou está realizando os estudos que asseguram a segurança das atividades de implantação e operação da FIOI nas proximidades da barragem existente

da Atlantic Nickel? Em caso positivo, informar a situação atual e disponibilizar os referidos estudos/documentos relacionados ao tema.

Considerando a data de emissão do Ofício nº 56/2020/GER-BA da Agência Nacional de Mineração (ANM), a Atlantic Nickel Mineração Ltda. teria até 24/01/2021 para apresentar para a ANM os estudos dos níveis de vibração toleráveis para manter as condições de estabilidade de barragem de rejeitos Santa Rita. A Atlantic Nickel entregou esses estudos para a ANM? Em caso positivo, já houve posicionamento da ANM?

Para o caso de o IBAMA não deferir o licenciamento ambiental para o trecho entre o km 1392+000 e 1387+000, a VALEC realizou estudo de viabilidade para uma variante para o trecho entre o km 1392+000 e km 1387? Em caso positivo, favor disponibilizar.

Diante das considerações expostas, caso o IBAMA não defira o licenciamento ambiental para o trecho entre o km 1392+000 e 1387+000, próximo à barragem, e venha a ser fazer necessária a implantação de uma variante na região da mineradora Atlantic Nickel, entendemos que haverá direito a reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato em favor da Subconcessionária, além do direito à adequação automática de cronogramas de obras, sem a incidência de quaisquer penalidades. Isso porque é obrigação da VALEC a disponibilização da Licença de Instalação para todo o trecho objeto da Subconcessão, nos termos das cláusulas 4.2 e 12.2.2, "iv", do Contrato de Subconcessão, de modo que eventuais custos e obrigações relativos à disponibilização da Licença de Instalação para todo o trecho objeto da Subconcessão não poderão ser imputados à Subconcessionária. Bem assim, a Subconcessionária não deve se sujeitar a penalizações por atraso de cronograma decorrentes da não disponibilização tempestiva da Licença de Instalação para todo o trecho objeto da Subconcessão. Está correto o nosso entendimento? Em caso negativo, favor justificar, considerando o disposto nas cláusulas 4.2 e 12.2.2, "iv", do Contrato de Subconcessão.

Resposta: A Valec realizou estudo, com proposição de alternativa tecnológica para compatibilizar ambos os empreendimentos, o qual foi protocolizado no Ibama para liberar o trecho referenciado e aguarda manifestação do órgão ambiental. Caso o Ibama se manifeste antes da Subconcessão, a Valec poderá disponibilizar o estudo e o parecer do Ibama. Caso o Ibama mantenha o impeditivo de obra, caberá ao Subconcessionário propor novos estudos, com alternativas tecnológicas, não fazendo jus a qualquer tipo de reequilíbrio para as condicionantes impostas pelo licenciamento, conforme dispõe a Cláusula 26.1 da Minuta de Contrato - Alocação de Riscos, no inciso (xxxi), no sentido de que os riscos relativos ao meio ambiente, poluição e transtornos a terceiros relacionados à atividade ferroviária da Subconcessionária", são de responsabilidade da Subconcessionária. Destaca-se que condicionantes e impeditivos são comuns em todas as licenças ambientais e que não caracteriza descumprimento quanto a obrigação da Valec na disponibilização da licença de instalação para todo o trecho objeto da Subconcessão, nos termos das cláusulas 4.2 e 12.2.2, "iv", da Minuta do Contrato de Subconcessão. Ressalta-se que a transferência da titularidade do licenciamento não se confunde com a obrigação de transferir à Subconcessionária, na data de assinatura do Contrato, por intermédio do Termo de Recebimento Provisório,

a posse da infraestrutura ferroviária do trecho compreendido entre Ilhéus/BA e Caetité/BA inclusive com a respectiva licença de instalação, já que o processo necessita de documentação da Subconcessionária.

No entanto, na ausência de previsão expressa da alocação do risco de inviabilidade ambiental da implantação do traçado planejado conforme projeto da Valec em razão da proximidade deste traçado com a mina Santa Rita, de propriedade da Atlantic Nickel, entende-se necessária tal inserção na matriz de riscos contratual. Por se tratar de risco relevante e mapeado, em que o parceiro público tem maiores condições de mitigação ou gerenciamento, assim como de maior capacidade de suportá-lo diante da sua magnitude potencial, será prevista a alocação deste risco específico ao Poder Concedente.

53. Contrato

Licença de instalação

Item 12.2.1 12.2.2 subitem (iv)

A LICENÇA DE INSTALAÇÃO Nº 1200/2018 - 6ª RETIFICAÇÃO emitida em 21/10/2020 excetua do escopo licenciado o trecho compreendido entre o km 1490+350 ao km 1496+400 (Pátio de Ilhéus).

A VALEC já elaborou ou está elaborando o Projeto do Pátio de Ilhéus atualizado para o atendimento do Parecer Técnico do Ibama nº 129/2020-COTRA/CGLIN/DILIC? Em caso positivo, informar a situação atual de desenvolvimento.

Diante das considerações expostas e, para o caso de o IBAMA não deferir o licenciamento ambiental para o trecho entre o km 1490+350 e km 1496+400, a VALEC realizou estudo de viabilidade para uma variante para o trecho entre o km 1490+350 e km 1496+400?

Caso o IBAMA não defira o licenciamento ambiental para o trecho entre o km 1490+350 e km 1496+400, e venha a ser fazer necessária a implantação de uma variante na região do Pátio de Ilhéus, entendemos que haverá direito a reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato em favor da Subconcessionária, além do direito à adequação automática de cronogramas de obras, sem a incidência de quaisquer penalidades. Isso porque é obrigação da VALEC a disponibilização da Licença de Instalação para todo o trecho objeto da Subconcessão, nos termos das cláusulas 4.2 e 12.2.2, “iv”, do Contrato de Subconcessão, de modo que eventuais custos e obrigações relativos à disponibilização da Licença de Instalação para todo o trecho objeto da Subconcessão não poderão ser imputados à Subconcessionária. Bem assim, a Subconcessionária não deve se sujeitar a penalizações por atraso de cronograma decorrentes da não disponibilização tempestiva da Licença de Instalação para todo o trecho objeto da Subconcessão. Está correto o nosso entendimento? Em caso negativo, favor justificar, considerando o disposto nas cláusulas 4.2 e 12.2.2, “iv”, do Contrato de Subconcessão.

Resposta: A Valec encaminhou todos os documentos solicitados pelo Ibama com vistas à liberação do trecho referenciado e aguarda manifestação do órgão ambiental. Caso o Ibama mantenha o impeditivo de obra, caberá ao Subconcessionário, uma vez

transferida a titularidade do licenciamento, não fazendo jus a qualquer tipo de reequilíbrio. Nesse sentido, tem-se a Cláusula 26.1 da Minuta de Contrato - Alocação de Riscos, no inciso (xxxi) a qual dispõe que os riscos relativos ao meio ambiente, poluição e transtornos a terceiros relacionados à atividade ferroviária da Subconcessionária", são de responsabilidade da Subconcessionária. Destaca-se que condicionantes e impeditivos são comuns em todas as licenças ambientais e que não caracteriza descumprimento quanto a obrigação da Valec na disponibilização da licença de instalação para todo o trecho objeto da Subconcessão, nos termos das cláusulas 4.2 e 12.2.2, "iv", da Minuta do Contrato de Subconcessão. Ressalta-se que a transferência da titularidade do licenciamento não se confunde com a obrigação de transferir à Subconcessionária, na data de assinatura do Contrato, por intermédio do Termo de Recebimento Provisório, a posse da infraestrutura ferroviária do trecho compreendido entre Ilhéus/BA e Caetité/BA inclusive com a respectiva licença de instalação, já que o processo necessita de documentação da Subconcessionária e se inicia neste momento.

54. Contrato

TUP

Item 12.3.2 "(i)"

Entendemos que a manifestação sobre o Terminal de Uso Privado (TUP) de destino do transporte ferroviário de cargas, conforme dispositivo contratual em referência, deverá ser feita pela Subconcessionária, independentemente de seus acionistas já possuírem outorga para exploração de TUP, estando a Subconcessionária autorizada, sob pena de violação a princípios de isonomia, impessoalidade e não-discriminação, a indicar tanto (i) o TUP objeto da outorga de seus acionistas (em sendo o caso), quanto (ii) o TUP a ser instalado na área disponibilizada pelo Poder Concedente para qualquer tipo de carga, nos termos do Comunicado Relevante nº 01, de 16 de dezembro de 2020, do Ministério da Infraestrutura. Está correto o nosso entendimento?

Resposta: O entendimento está correto. A disponibilização da área prevista pelo Comunicado Relevante nº 01/2020 tem por escopo garantir isonomia entre o atual detentor do direito de exploração de TUP na localidade (incluindo-se o grupo econômico) e o vencedor do certame. Uma vez que coincida que o adjudicatário seja controlado pelo detentor do TUP existente, a disponibilização da área não se fará mais necessária.

55. Cláusula 12.3.2, "(vii)", da Minuta de Contrato de Subconcessão e Cláusula 4.1.5 do Anexo I Caderno de Obrigações

Demanda

Item 12.3.2, "(vii)" e 4.1.5 do Anexo I

Entendemos que investimentos com prazo determinado devem ter aderência à demanda, sob pena de ociosidade – que, por sua vez implica ineficiência na alocação dos recursos para a Subconcessão. No caso da implantação do Terminal Intermodal de Caetité, o dimensionamento de 8,6 milhões de toneladas/ano definido no Caderno de

Obrigações teve como base a demanda máxima prevista para Carga Geral ao longo do período de Subconcessão. Desta forma, a cumprir-se a demanda planejada para a concessão, haverá uma ociosidade de capacidade no terminal até o atingimento do pico de demanda. Desta forma, entendemos que o Terminal Intermodal de Caetité deverá estar dimensionado para atender o volume demandado para esta instalação. Está correto o entendimento?

Resposta: O entendimento está incorreto. Os investimentos com Prazo Determinado configuram intervenções que deverão ser concluídas pela Subconcessionária nos prazos e condições estabelecidas no Caderno de Obrigações. O não atendimento ao estabelecido no Caderno de Obrigações ensejará, conforme previsto no contrato, em Acréscimo à Outorga, em função do atraso, alteração dos prazos, ou supressão dos Investimentos com Prazo Determinado, apurado nos termos do Anexo 6 da Minuta de Contrato de Subconcessão do Edital de Concorrência Internacional nº 01/2020.

56. Contrato
RDT
Item 14.1

O valor de R\$1.279.000,00 destinados ao desenvolvimento tecnológico poderá ser empregado em melhorias de engenharia? Valores (p.ex. anuidades) destinados a parcerias com instituições de pesquisa tecnológica, start ups nacionais e internacionais e centros de inovação podem ser incluídos nesse montante?

Resposta: A destinação de recursos do RDT observará a regulamentação aplicável. Informa-se que a ANTT realizou Audiência Pública nº 10/2020 com objetivo de colher subsídios e informações adicionais para o aprimoramento da proposta de resolução que regulamenta a destinação dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico – RDT e dos Recursos para Preservação da Memória Ferroviária – RPMF no âmbito das concessões e subconcessões ferroviárias.

**57. Anexo 15 do Edital e Cláusulas 3.1.9, 3.1.10, 5.2.2, 12.3.2, “(xxvii)” e “(xxviii)”,
26.1, “(xv)”, e 26.4 da Minuta de Contrato de Subconcessão**
Passivo Ambiental
Anexo 15, 3.1.9, 3.1.10, 5.2.2, 12.3.2, 26.1 e 26.4

As cláusulas em referência atribuem à Subconcessionária a responsabilidade pela prevenção, correção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental, construtivo, e por invasões da faixa de domínio, cujo fato gerador seja anterior ou posterior à Data de Assunção. Foram disponibilizadas, em conjunto com a documentação do Edital, planilhas com indicação dos passivos ambientais, construtivos e de invasão de faixa de domínio existentes. Partindo-se de uma concepção de alocação racional dos riscos do projeto (o que implica fazê-lo à parte que detém melhores condições de gerenciá-lo), é certo que a assunção, pela Subconcessionária, dos riscos relativos a passivos ambientais, construtivos e de ocupações cujo fato gerador seja anterior à Data de Assunção, pressupõe a disponibilização prévia de informações completas e precisas

acerca dos passivos existentes, para que as proponentes possam precificar suas propostas econômicas sem assimetrias informacionais. Não obstante, as planilhas disponibilizadas são extremamente genéricas e carecem de informações essenciais para a devida precificação de tais passivos pelas licitantes. É dizer, não há qualquer informação sobre o valor dos passivos, sobre eventuais medidas adotadas pela VALEC para remediá-los, sobre o status de remediação, sobre as providências necessárias a serem acatadas pela Subconcessionária, sobre autos de infração já lavrados e/ou penalidades já aplicadas por órgãos competentes, sobre o status de cumprimento das respectivas penalidades, etc.. Em outras palavras: não há que se falar em disponibilização efetiva do Edital, se uma parte significativa dos documentos e informações que o compõem não foi disponibilizada. É esse, inclusive, o entendimento do TCU sobre o tema*. Nesse sentido, solicita-se esclarecer as seguintes informações em relação aos passivos ambientais, construtivos e de ocupações existentes: valor estimado, eventuais medidas de remediação adotadas pela VALEC (em havendo, especificar quais), status de remediação dos passivos, providências necessárias, autos de infração lavrados, penalidades aplicadas, status de cumprimento de penalidades. Para além do exposto, a Minuta de Contrato de Subconcessão também não deixa clara a alocação dos riscos relativos a passivos ambientais, construtivos e de ocupações na hipótese de a Subconcessionária constatar, no curso contratual, passivo que não consta das planilhas disponibilizadas e comprovar que o respectivo fato gerador é anterior à Data de Assunção. Partindo-se da mesma concepção de alocação racional dos riscos do projeto, entende-se que, na hipótese de comprovação, pela Subconcessionária, de que um passivo descoberto no curso contratual possui fato gerador anterior à Data de Assunção, a Concessionária terá direito a reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer a base legal e o racional que embasa a solução regulatória de assunção, pela Subconcessionária, dos riscos relativos a passivos ambientais, construtivos e de ocupações que não constem das planilhas disponibilizadas em conjunto com o Edital, cujo fato gerador seja comprovadamente anterior à Data de Assunção.

* “A falta de efetiva disponibilização de edital de concorrência, no prazo estabelecido no art. 21 da Lei nº 8.666/1993, compromete a formulação de propostas pelas licitantes e embasa a conclusão preliminar de ter havido restrição ao caráter competitivo do certame e celebração de contrato com sobrepreço;” (Enunciado TCU). TCU, Acórdão 1131/2013-Plenário, Rel. Min. Marcos Bemquerer, data da sessão: 01.08.2012, processo TC-036.142/2011-5.

Resposta: O entendimento não está correto. Entende-se que as informações fornecidas são suficientes para o conhecimento geral do empreendimento e não impedem que as proponentes obtenham outras informações por outros meios. A base legal ampara-se na vinculação ao instrumento convocatório e nos normativos que regem as concessões rodoviárias e a atuação da ANTT, a exemplo das Leis nº 8.987/1995 e nº 10.233/2001.

Nesse sentido, a Cláusula 5.4 do Edital afirma que: *“as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições da ferrovia e de todos os dados e informações sobre a Subconcessão. 5.4.1 As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados à ferrovia e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Subconcessão, 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 Subconcessionária. 5.4.2 Ao participar do Leilão, a Proponente declara possuir pleno conhecimento das condições encontradas em campo, salvo quanto a vícios ocultos, sendo de sua exclusiva responsabilidade a realização de visitas técnicas e das diligências necessárias junto à Valec.”* Já a subcláusula 3.1.9 da minuta contratual estabelece que: *“Os passivos ambientais, construtivos, e por invasões na faixa de domínio anteriores ou posteriores à Data de Assunção e assim identificados não serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.”* Ou seja, a relação de passivos divulgada tem função meramente referencial, não substituindo os levantamentos de responsabilidade das Proponentes para a efetiva precificação.

58. Contrato
Terceirização
Item 17.1

Entendemos que a Subconcessionária poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes ao serviço concedido, com fundamento no art. 25, § 1º, da Lei nº 8.987/1995. Está correto o entendimento?

Resposta: O entendimento está correto. É possível a subcontratação, nos termos do art. 25, § 1º, da Lei nº 8.987/1995 e da cláusula 17 da minuta contratual, preservando-se a responsabilidade da subconcessionária, ante a ANTT, pelos efeitos de inadimplemento, pela subcontratada, do qual resulte o descumprimento do contrato de subconcessão.

59. Contrato
Referência
Item 17.1.1

Favor esclarecer qual é a referência cruzada que deveria constar da cláusula 17.1.1.

Resposta: A referência correta é a Cláusula 16, conforme pode-se inferir, considerando tratar-se da contratação de Partes Relacionadas.

60. Contrato
Fiscalização
Item 18.3

Entendemos que a ANTT observará os direitos constitucionais de contraditório e ampla defesa no exercício de sua prerrogativa fiscalizatória. Favor confirmar o entendimento.

Resposta: A ANTT observará a legislação vigente aplicável no exercício de sua atividade de fiscalização e como Parte no Contrato, incluindo o direito ao contraditório e à ampla defesa.

61. Contrato

Riscos

Item 22.3.1

Entendemos que o reequilíbrio econômico-financeiro consiste em procedimento a ser conduzido em caso de materialização de quaisquer dos riscos decorrentes do Contrato, assumidos pelo Poder Concedente ou pela Subconcessionária, ou decorrente de Investimentos Adicionais, que venham a afetar a Subconcessão, com vistas a preservação do equilíbrio originário entre prestações e contraprestações contratuais. Entendemos tratar-se de direito da Subconcessionária o procedimento de reequilíbrio econômico-financeiro ser iniciado e concluído anteriormente à adoção de quaisquer ações ou medidas pela Subconcessionária, devendo ser apurados em momento anterior o valor e a forma de eventual reequilíbrio. Estão corretos os nossos entendimentos?

Resposta: Os procedimentos de reequilíbrio serão executados conforme disposto na minuta de Contrato e na legislação vigente aplicável.

62. Contrato

Penalidade

Item 24.1, “(iv)”

Entendemos que a base legal da penalidade constante do item “(iv)” da cláusula 24.1 é o art. 87, III, da Lei nº 8.666/1993. Está correto o nosso entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer qual é a base legal da penalidade indicada na cláusula 24.1, “(iv)”.

Resposta: O entendimento está correto. Em complemento, a cláusula 24.10.1 do Termo de Contrato dispõe que *"a suspensão do direito de participar de licitações e de contratar com a Administração Pública Federal se dará no caso de práticas reiteradas de infrações contratuais ou regulamentares, incluindo aquelas que ensejam aplicação da pena de caducidade, além das situações previstas na legislação e regulamentação aplicável, destacando-se aquelas previstas no art. 88 da Lei nº 8.666/1993, ou legislação que venha a substituí-la"*.

63. Contrato

Riscos

Item 26.1, “(iv)”

Entendemos que a Cláusula 26.1, “(iv)”, da Minuta de Contrato de Subconcessão deve ser interpretada em conjunto com a Cláusula 4.12, no sentido de que a responsabilidade da Subconcessionária é excepcionada caso a licença, autorização,

permissão, manifestação ou outorga não seja emitida por fato alheio a sua vontade ou por fato que não lhe possa ser exclusivamente imputado. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer.

Resposta: Sim, o entendimento está correto.

**64. Contrato
CAPEX
Item 26.1, “(viii)”**

Tendo em vista (1) a dimensão dos investimentos necessários para a adequada operacionalização e execução do objeto da Subconcessão, (2) o objetivo de assegurar a adequada previsibilidade e segurança jurídica do ambiente de negócios às Proponentes e (3) a necessidade de privilegiar a atratividade do projeto ao mercado privado, com o condão de fomentar a competitividade do certame, galgando, desse modo, a melhor oportunidade à Administração Pública, entendemos que o Poder Concedente será responsável pelo sobrecusto de Capex em relação ao previsto nos Estudos de Viabilidade Econômico-Financeira. Nesse sentido, para assegurar a desejável ampla competitividade do certame, bem como a razoabilidade da alocação de riscos, entendemos que a Subconcessionária vai assumir responsabilidade pelo custo do Capex previsto nos referidos estudos e, dessa forma, eventuais sobrecustos serão objeto de reequilíbrio contratual. Nosso entendimento está correto?

Resposta: O entendimento está incorreto. Inicialmente, cabe esclarecer o caráter não vinculativo dos estudos de viabilidade, conforme disposto na subcláusula 5.4.1 do Edital. Além disso, conforme a Minuta de Contrato de Subconcessão do Edital de Concorrência Internacional nº 01/2020, em sua subcláusula 26.1, item viii, aloca à Subconcessionária o risco por eventuais custos excedentes.

**65. Contrato
Licença de Instalação
Item 26.1, “(viii)”**

Considerando que:

- 1) A Interveniante Subconcedente tenha solicitado ao Ibama a renovação e desmembramento da LI nº 1200/2018 em 07/08/2020.
- 2) Em 21/10/2020 o Ibama emitiu a LI nº 1200/2020- 6ª Retificação, sem a prorrogação da data de validade e o desmembramento do trecho Caetité-Ilhéus.
- 3) Em 06/01/2021 houve o término do prazo de validade da LI nº 1200/2020- 6ª Retificação, sendo que até o momento o Poder Concedente / Interveniante Subconcedente não divulgou informações sobre eventuais manifestações do Ibama sobre esse assunto.
- 4) Em consulta ao Sistema Eletrônico de Informações – SEI para o processo Ibama nº 02001.002052/2008-00, foi observado que o Ibama emitiu o OFÍCIO Nº 4/2021/COTRA/CGLIN/DILIC - SEI 9063357, contudo o Poder Concedente /

Interveniente Subconcedente não se manifestou até o momento sobre o conteúdo desse documento.

5) De acordo com a alínea (h), inciso (viii) da cláusula 26.1 da Minuta de Contrato de Subconcessão, a Subconcessionária é responsável pelos riscos de suspensão da licença ambiental por não atendimento a condicionantes ambientais.

Considerando que há a probabilidade de o Ibama não se manifestar sobre a renovação da LI nº 1200/2018 e/ou seu desmembramento até a data de assinatura do contrato de concessão, entendemos que no caso de não desmembramento da LI e/ou manifestação não favorável sobre sua renovação, os ônus e custos decorrentes serão de responsabilidade da Interveniente Subconcedente, como por exemplo, a suspensão e/ou não desmembramento e/ou não renovação da LI em decorrência do não cumprimento de condicionantes ambientais relacionadas aos trechos FIOI 2 e FIOI 3. É correto nosso entendimento?

Tendo em vista a importância do documento para que as licitantes conheçam, de fato, a situação do licenciamento ambiental da Ferrovia, solicitamos disponibilizar o OFÍCIO Nº 4/2021/COTRA/CGLIN/DILIC - SEI 9063357 e demais comunicados emitidos pelo Ibama sobre o tema.

Resposta: O entendimento não está correto. A Valec já está promovendo junto ao Ibama o desmembramento da licença de instalação, para posterior transferência de titularidade ao futuro Subconcessionário, que não poderá, em hipótese alguma, se recusar no recebimento desta. Considerando que o licenciamento ambiental da Fiol compete ao Ibama, nos termos da Lei Complementar 140/2011, a VALEC não consegue precisar, efetivamente, o prazo para conclusão do processo. Não obstante, a Cláusula 26 da Minuta de Contrato - Alocação de Riscos, traz no inciso que (xxxi) os riscos relativos ao meio ambiente, poluição e transtornos a terceiros relacionados à atividade ferroviária da Subconcessionária, são de responsabilidade da Subconcessionária.

66. Contrato
Bens da concessão
Item 27.2

Entendemos que a Subconcessionária será responsável pelos danos causados aos Bens da Subconcessão nos casos em que a Concessionária agir com culpa ou dolo, nos termos do art. 186 do Código Civil. Está correto o entendimento?

Resposta: Deve ser considerado o conceito jurídico de responsabilidade objetiva, conforme previsto no § 6º do art. 35 da Constituição Federal: *“As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.”*

67. Contrato
Capital Social
Item 29.3

Entendemos que a necessidade de anuência prévia é aplicável aos casos em se pretenda reduzir o capital social a valor inferior ao mínimo exigido pelo Edital e pelo Contrato de Subconcessão. Está correto o entendimento?

Resposta: Sim, está correto o entendimento. Conforme a Minuta de Contrato de Subconcessão do Edital de Concorrência Internacional nº 01/2020, em sua Cláusula 29, que trata do capital social, e sua respectiva subcláusula 29.3: *“A Subconcessionária não poderá, durante o prazo da Subconcessão, reduzir o seu capital social integralizado, sem prévia e expressa autorização da ANTT”*. Dessa forma, a exigência de anuência prévia não se aplica às reduções do capital integralizado, desde que o capital social permaneça sempre igual ou acima do mínimo estipulado no Contrato de Subconcessão.

68. Contrato
Controle Societário
Item 30.4

A Cláusula 30.4 da Minuta de Contrato de Subconcessão estabelece que, exceto pela hipótese de assunção do controle pelos financiadores, *“não poderá ocorrer modificação no controle da Subconcessionária até a conclusão total dos Investimentos com Prazo Determinado”*. Ocorre que, a depender de circunstâncias concretas de mercado, da economia, do setor ferroviário e da própria Subconcessão, uma vedação ampla e aparentemente irretratável, definida ex ante no contrato, pode se mostrar contrária ao interesse público, na medida em que sugere a impossibilidade, em qualquer hipótese, de modificação no controle da Subconcessionária durante a fase de implantação dos Investimentos com Prazo Determinado. Poderá haver circunstâncias concretas em que a modificação no controle da Subconcessionária antes da conclusão total dos Investimentos com Prazo Determinado se configure como alternativa que mais bem privilegia o atendimento do interesse público (por exemplo, com a entrada de acionista controlador estratégico, apto a trazer maior eficiência ao projeto, ou em caso de perda das condições técnicas e/ou econômico-financeiras pelo licitante vencedor, dentre outros). Veja-se que a minuta de contrato de subconcessão da FIOL submetida à Audiência Pública nº 10/2018 da ANTT não continha a previsão ora em referência, mas, sim, elencava as hipóteses consideradas como alteração de controle e as submetia à anuência prévia da ANTT, o que se mostra mais aderente ao interesse público (dando à ANTT a possibilidade de avaliar, caso a caso, a questão) e à atratividade do projeto junto ao mercado. Desse modo, restou impossibilitada a manifestação da sociedade sobre o tema, minando-se, assim, uma importante instância de participação social. Além disso, convém destacar que o contrato de subconcessão do tramo central da Ferrovia Norte-Sul (o qual apresenta grande similaridade ao projeto da FIOL) sujeita as hipóteses de alteração de controle à anuência prévia da ANTT, prezando pela alternativa mais aderente ao interesse público e à atratividade do projeto junto ao mercado. Diante desse cenário, e em linha com a técnica contratual adotada pela ANTT no projeto da FNS-Tramo Central, entendemos que, caso as circunstâncias do caso concreto assim justifiquem, o Poder Concedente

poderá autorizar a modificação de controle da Subconcessionária antes da conclusão total dos Investimentos com Prazo Determinado, observado o disposto no art. 27 da Lei nº 8.987/1995 e a subcláusula 30.1 da Minuta de Contrato de Subconcessão. Está correto o entendimento?

Resposta: Sobre a alteração de controle societário, será corrigido o teor da subcláusula 30.4 de maneira que a alteração do controle seja permitida após a completa integralização do capital social da subconcessionária. Informa-se também que a Diretoria Colegiada da ANTT aprovou a Resolução 5.927, de 2/3/2021, que dispõe sobre as condições para a alteração do controle societário, em linha com o disposto no art. 27 da Lei nº 8.987/95.

69. Contrato
Bens da concessão
Item 18.5 e 43

Entendemos que, para fins de coordenação do procedimento de reversão e verificação das condições de operacionalidade dos bens, com no mínimo 24 (vinte e quatro) meses antes do término do Contrato, as Partes formarão uma comissão, composta por membros da ANTT e da Subconcessionária, para proceder às análises e tratativas necessárias. A participação de membros da Subconcessionária tem por objetivo mitigar assimetrias informacionais, centralizar o fluxo de comunicações e facilitar a condução das atividades operacionais. Está correto o entendimento de que representantes da Subconcessionária poderão integrar a comissão em referência, em conjunto com representantes da ANTT?

Resposta: Os procedimentos referentes ao encerramento do termo contratual seguirão o disposto no Contrato e na regulamentação da ANTT.

70. Contrato
Verba de fiscalização
Item 18.9

Favor esclarecer a base legal e as premissas que embasaram a definição do valor a ser recolhido à ANTT a título de verba de fiscalização.

Resposta: A base legal está no art. 77, III, da Lei n.º 10.233, de 5 de junho de 2001.

71. Contrato
Resolução ANTT
Item 42.1

A regulamentação específica citada limita-se à Resolução ANTT nº 4.624, de 05 de março de 2015?

Resposta: Trata-se da Resolução ANTT nº 4.624, de 05 de março de 2015, e outros regulamentos eventualmente publicados e aplicáveis ao tema.

72. Contrato

Câmara arbitral

Item 44.1, 44.3, 44.4 e 44.4.1

A Cláusula 44.1 faz referência à Cláusula 44.4 para tratar da “Câmara Arbitral indicada”. As Cláusulas 44.3 e 44.4, por sua vez, estão replicadas, apresentando o seguinte teor: “A arbitragem será conduzida em Brasília, Distrito Federal, Brasil, utilizando-se a língua portuguesa como idioma oficial para a prática de todo e qualquer ato.” Por fim, a Cláusula 44.4.1 fala em “credenciamento”, mas não dialoga com a Cláusula 44.4: “Inexistente o credenciamento de que trata a subcláusula Erro! Fonte de referência não encontrada., a Parte interessada deverá apresentar requerimento de arbitragem junto à Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional.” Nesse sentido, e em prol da segurança jurídica do mecanismo de solução de disputas do Contrato e da publicidade de informações relevantes do projeto no curso da licitação (i.e., conhecimento, pelas Proponentes, da Câmara Arbitral competente já na fase de licitação, podendo considerar essa informação no âmbito da avaliação do projeto e da tomada de decisão em relação à sua participação no certame), entendemos que a Câmara Arbitral competente para dirimir disputas que venham a surgir no âmbito da Subconcessão será a Câmara de Comércio Internacional. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer qual será a Câmara Arbitral competente.

Resposta: O entendimento não está correto. A cláusula 44.4 e as referências indicadas foram corrigidas. A redação ajustada disciplina que “44.4 O procedimento será administrado por câmara arbitral previamente credenciada pela Advocacia-Geral da União, nos termos da legislação e regulamentação específica da ANTT”.

73. Contrato

Legislação aplicada

Item 45.5.2

A FIOL foi qualificada como empreendimento público federal para fins de implantação por meio de contrato de parceria, conforme o art. 1º, XI, do Decreto nº 8.916, de 25 de novembro de 2016, e o art. 4º da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016 (“Lei 13.334”). Inclusive, a sugestão de sua inclusão no preâmbulo do Edital foi acatada no âmbito da Audiência Pública nº 10/2018. Nesse sentido, entende-se que, para além da legislação referida na subcláusula 45.5.2 da Minuta de Contrato de Subconcessão, a Lei nº 13.334 é aplicável à Subconcessão. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer.

Resposta: O entendimento está correto.

74. Contrato

Legislação aplicada

Item 45.5.2

Entende-se que as disposições finais da Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017 (“Lei 13.448”) são aplicáveis à presente Subconcessão, pois abrangem contratos de parceria em geral, e não apenas aqueles qualificados no PPI para fins de prorrogação ou relicitação. Os dispositivos previstos nas disposições finais da Lei nº 13.448 veiculam disposições de caráter geral, ou, então, aplicáveis a contratos de parceria celebrados nos setores de que trata a Lei 13.448 (i.e., ferroviário, rodoviário e aeroportuário). Cumpre ressaltar, dentre as disposições finais da Lei nº 13.448, as seguintes, com aplicação ao Contrato de Subconcessão: (i) inaplicabilidade dos limites fixados nos §§ 1º e 2º do art. 65 da Lei nº 8.666/1993 para alterações contratuais decorrentes da modernização, da adequação, do aprimoramento ou da ampliação dos serviços (art. 22); (ii) utilização da metodologia do fluxo de caixa marginal, conforme diretrizes estabelecidas pelo Governo Federal, para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro (art. 24); (iii) possibilidade de União e entes da administração pública federal indireta, em conjunto ou isoladamente, compensarem haveres e deveres de natureza não tributária, incluindo multas, com o contratado (art. 30); (iv) possibilidade de submeter controvérsias contratuais sobre direitos patrimoniais disponíveis à arbitragem ou a outros mecanismos alternativos de solução de controvérsias, após decisão definitiva da autoridade competente (art. 31); (v) exploração de projetos associados ou empreendimentos acessórios por prazo superior à vigência do Contrato de Subconcessão, quando necessária para viabilidade de tais projetos e empreendimentos (art. 34). Inclusive, há exemplo concreto da aplicação das disposições finais do referido diploma a contrato de parceria, fora do âmbito de prorrogação ou relicitação. Trata-se de cláusula dos contratos de concessão recém-celebrados pela ANAC, no setor aeroportuário: “Seção III “ Da Arbitragem 17.5 Nos termos da Lei n.º 13.448, de 05 de junho de 2017, poderá a ANAC regulamentar a possibilidade de submissão de litígios, controvérsias ou discordâncias relativas aos direitos patrimoniais disponíveis a arbitragem ou a outros mecanismos alternativos de solução de controvérsias” (sem destaque no original). A cláusula em questão faz referência ao art. 31 da Lei 13.448, que estabelece que “as controvérsias surgidas em decorrência dos contratos nos setores de que trata esta Lei após decisão definitiva da autoridade competente, no que se refere aos direitos patrimoniais disponíveis, podem ser submetidas a arbitragem ou a outros mecanismos alternativos de solução de controvérsias”. Percebe-se, a partir da leitura do dispositivo legal, que suas disposições se aplicam a contratos de parceria referentes aos setores ferroviário, rodoviário e aeroportuário “e não apenas a contratos de parceria alvo de prorrogação, prorrogação antecipada ou relicitação. Fica evidente, portanto, a aplicação das disposições finais da Lei 13.448 a contratos de parceria em geral, tal qual o de Subconcessão ora em apreço. Entende-se, portanto, que a Lei nº 13.448 é aplicável à Subconcessão. Está correto o entendimento?

Resposta: O entendimento está correto.

**75. Contrato
Foro**

Item 45.10

Entendemos que a cláusula de foro se destina à solução de conflitos não sujeitos ao procedimento de arbitragem, disciplinado na Cláusula 44 do Contrato. Está correto o entendimento?

Resposta: O entendimento está correto.

76. Caderno de Engenharia

Anexos

Anexo I, II e III

Favor disponibilizar os Anexos I, II e III do Caderno de Engenharia.

Resposta: Conforme informado no Comunicado Relevante nº 4, de 18 de fevereiro de 2021, publicado no DOU de 19 de fevereiro de 2021, seção 3, pág. 103, foram publicados no site da ANTT os anexos do Caderno de Engenharia, o Projeto Executivo e o link da Inventariança, referentes à FIOL I, como parte dos estudos de viabilidade técnica.

77. Caderno de Engenharia

Passivos construtivos

Anexo 1, item 4.1.1 – i - d

O Caderno de Obrigações estabelece que a Subconcessionária deve remanejar linhas de transmissão de alta, média e de baixa tensões localizadas ao longo do Lote 01F, mas não identifica quais linhas são essas. Entendemos que a Subconcessionária deverá remanejar somente as linhas indicadas (lote 1F) nos itens constantes da planilha “LEVANTAMENTO PASSIVOS CONSTRUTIVOS - FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE LESTE - FIOL - (ANTT)” linha 13 e 14, conforme segue:

13 “Interferência com rede elétrica e fibra óptica no cruzamento da ferrovia com o acesso a Mineradora Mirabela.”
14 “Interferência com Linhas de Transmissão de 138Kv da Coelba.

LT 138 kV Funil – Ipiaú, trecho entre as Estruturas nº 69 a 72, localizadas nas estacas km 1401+794 e Km 1402+344, no Município de Gongogi/BA – 443/CCO/2017;

LT 138 kV Funil – Ipiaú, vão entre as Estruturas nº 30 a 31, localizadas na estaca km 1414+740, no Município de Ubaitaba/BA – 444/CCO/2017; e

LT 138 kV Funil – Maraú, vão entre as Estruturas nº 16-4 a 17-1, localizadas na estaca km 1434+395, no Município de Aurelino Leal/BA – 442/CCO/2017.
Está correto o nosso entendimento?

Resposta: Os remanejamentos levantados no estudo de viabilidade constam da planilha “LEVANTAMENTO PASSIVOS CONSTRUTIVOS - FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE LESTE - FIOL - (ANTT)”. Entretanto, ressalta-se que essas informações são apenas referenciais e foram utilizadas para a estimativa de custos do modelo. Conforme estabelecido em contrato, caberá ao Subconcessionário “*remanejar linhas de transmissão de alta, média e de baixa tensões localizadas ao longo do Lote 01F*”.

Ademais, a cláusula 26.1 da Minuta de Contrato identifica como risco ao Subconcessionário a existência de interferências com a ferrovia.

78. Anexo 1 -Caderno de Obrigações – Item 4.1.1 – ii e Estudo de Viabilidade - Item 2.4- Proj INTERFERÊNCIAS - Parte 1\Arquivos Abertos\Des Elétrica_dwg Passivos construtivos

Anexo 1, item 4.1.1 – ii e Item 2.4

O Caderno de Obrigações estabelece que a Subconcessionária deve remanejar linhas de transmissão de alta, média e de baixa tensões localizadas ao longo do Lote 2F, mas não identifica quais linhas são essas. A identificação das linhas de transmissão do Lote 2F também não consta da planilha “LEVANTAMENTO PASSIVOS CONSTRUTIVOS - FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE LESTE - FIOL - (ANTT)”.

Porém, considerando que foram apresentados projetos de retirada de interferências no Estudo de Viabilidade, item 2.4- Proj INTERFERÊNCIAS - Parte 1\Arquivos Abertos\Des Elétrica_dwg, entendemos que devemos considerar este escopo para determinação do investimento necessário para conclusão da Ferrovia. Está correto o nosso entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer quais linhas de transmissão de alta, média e de baixa tensões localizadas ao longo do Lote 2F deverão ser remanejadas.

Resposta: Os remanejamentos levantados no estudo de viabilidade constam da planilha “LEVANTAMENTO PASSIVOS CONSTRUTIVOS - FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE LESTE - FIOL - (ANTT)”. Entretanto, ressalta-se que essas informações são apenas referenciais e foram utilizadas para a estimativa de custos do modelo. Conforme estabelecido em contrato, caberá ao Subconcessionário “*remanejar linhas de transmissão de alta, média e de baixa tensões localizadas ao longo do Lote 01F*”. Ademais, a cláusula 26.1 da Minuta de Contrato identifica como risco ao Subconcessionário a existência de interferências com a ferrovia.

79. Anexo 1 -Caderno de Obrigações – Item 4.1.1 – iii - d Passivos construtivos

Anexo 1, item 4.1.1 – iii – d

O Caderno de Obrigações estabelece que a Subconcessionária deve remanejar linhas de transmissão de alta, média e de baixa tensões localizadas ao longo do Lote 4F, mas não identifica quais linhas são essas. O remanejamento de linhas de transmissão para o lote 4F não consta na planilha “LEVANTAMENTO PASSIVOS CONSTRUTIVOS - FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE LESTE - FIOL - (ANTT)”, tampouco de projetos referidos nos estudos de viabilidade. Em vista disso, favor esclarecer quais são as linhas de transmissão do Lote 4F a serem remanejadas, de modo que as proponentes possam precificar devidamente essa obrigação em suas propostas comerciais.

Resposta: Os remanejamentos levantados no estudo de viabilidade constam da planilha “LEVANTAMENTO PASSIVOS CONSTRUTIVOS - FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE LESTE - FIOL - (ANTT)”. Entretanto, ressalta-se que essas informações são

apenas referenciais e foram utilizadas para a estimativa de custos do modelo. Conforme estabelecido em contrato, caberá ao Subconcessionário “*remanejar linhas de transmissão de alta, média e de baixa tensões localizadas ao longo do Lote 01F*”. Ademais, a cláusula 26.1 da Minuta de Contrato identifica como risco ao Subconcessionário a existência de interferências com a ferrovia.

80. Caderno de Obrigações – Item 4.1.1 – iii - d

Lista de materiais de superestrutura

Anexo I – Apêndice E

Entendemos que a lista de materiais de superestrutura que subsidiou a estimativa de preços indicadas no CAPEX da concessão reflete o levantamento de quantidades que serão transferidos à Subconcessionária. A título de exemplo, estão listados os quantitativos de dormentes que devem ser adquiridos para conclusão do Lote 1 (107 mil). Por outro lado, não existem quantitativos indicados no CapEx dos lotes 2 e 4, subentendendo que todos os dormentes necessários para conclusão das obras remanescentes serão transferidos pela VALEC ao Subconcessionário. Além disso, não identificamos quantitativos referentes à aquisição de trilhos e grampos de fixação no CapEx de referência. Neste caso, entendemos que todos os trilhos e grampos de fixação necessários para a conclusão da obra serão transferidos pela VALEC. Caso haja necessidade de aquisição de materiais de superestrutura em quantitativos superiores aos listados nas planilhas de referência para o CapEx, o Subconcessionário terá direito a reequilíbrio econômico-financeiro conforme cláusula 22.5 do Contrato. Está correto o nosso entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer as quantidades de materiais de superestrutura que serão transferidas à Subconcessionária.

Resposta: O levantamento de materiais e serviços que subsidiou os estudos de viabilidade, para a precificação da conclusão das obras remanescentes foi realizada com base nos saldos residuais de contratos realizados pela Valec. Materiais já adquiridos e ainda não implantados/instalados encontram-se nas áreas de armazenamento próximas à Ferrovia. Entretanto, ressalta-se que estes quantitativos são referenciais e o risco pela implantação das obras é de responsabilidade da subconcessionária. Informações mais detalhadas sobre os materiais podem ser encontradas no Inventário da FIO 1, disponibilizado no site da ANTT. Ademais, a subcláusula 5.4.2 do edital já prevê que devem ser realizadas visitas técnicas, sendo respeitado o prazo do edital para apresentação da proposta em leilão. Solicitações de visitas técnicas deverão ser encaminhadas à Comissão de Outorga.

81. Caderno de Obrigações

Bens da Concessão

Anexo I – Apêndice E

Entendemos que todos os materiais transferidos pela VALEC à Subconcessionária estarão em estado de conservação adequado à sua aplicação na ferrovia e dentro dos padrões e normas estabelecidos pela ANTT. Caso haja necessidade de aquisição de materiais de superestrutura para reposição de unidades transferidas pela VALEC em

estado não adequado e/ou fora das especificações da ANTT, caberá ao Subconcessionário um pedido de reequilíbrio econômico-financeiro conforme cláusula 22.5 do contrato.

Está correto o nosso entendimento?

Resposta: O entendimento não está correto. Conforme descrito na Minuta de Contrato, em seu Anexo I - Caderno de Obrigações - Apêndice E, entende-se que a transferência dos materiais já adquiridos serão transferidos no estado em que se encontram não fazendo jus a qualquer análise das condições e garantia dos materiais já adquiridos pela Interveniante Subconcedente.

82. Caderno de Meio Ambiente

Programas Arqueológicos

Item 5.1

Considerando que:

- 1) Os aspectos arqueológicos de um empreendimento, de forma geral, estão associados a custos elevados e que tais aspectos têm potencial para provocar a paralisação das obras por tempo indeterminado;
- 2) No Caderno de Meio Ambiente não são disponibilizados programas de cunho arqueológico ou correlatos, as ações compromissadas junto ao IPHAN, bem como a situação atual de atendimento desses programas;
- 3) A condicionante 2.19 da LI nº 1200/2018 – 6ª Retificação preconiza: Atender as recomendações do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, no que diz respeito aos impactos do empreendimento sobre os bens culturais acautelados;

solicitamos que sejam apresentados os programas submetidos ao IPHAN, bem como eventuais outros compromissos assumidos junto a esse órgão, além da situação atual de atendimento. Solicitamos também especificar quais ações são específicas para a FIOL 1. Tais informações são essenciais para a precificação adequada das propostas econômicas pelas licitantes, de maneira isonômica e sem assimetrias, assegurando-se a transparência e publicidade das informações de relevância para o certame e a obtenção da proposta mais vantajosa à Administração Pública.

Resposta: As informações fornecidas são suficientes para o conhecimento geral do empreendimento e não impedem que as proponentes obtenham outras informações por outros meios.

Nesse sentido, a Cláusula 5.4 do Edital afirma que: as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições da ferrovia e de todos os dados e informações sobre a Subconcessão.

“5.4.1 As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados à ferrovia e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Subconcessão, 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 Subconcessionária. 5.4.2 Ao participar do Leilão, a Proponente declara possuir pleno conhecimento das condições encontradas em campo, salvo quanto a vícios ocultos, sendo de sua exclusiva responsabilidade a realização de visitas técnicas e das diligências necessárias junto à Valec.”

Não obstante, no Caderno de Meio Ambiente, estão descritos os custos estimados como referência para aspectos arqueológicos. Quanto às atividades ainda necessárias de serem realizadas, minimamente, serão: a análise e revisão laboratorial; prospecção arqueológica em áreas que não ocorreram; monitoramento arqueológico; educação patrimonial; endosso institucional do material referente a FIOLE 1 e guarda definitiva do material resgatado.

83. Caderno de Meio Ambiente

Licenças Ambientais

Item 5.9

Considerando que não foi disponibilizada no Edital a relação das licenças ambientais obtidas nas esferas estadual e municipal, sob responsabilidade das empresas contratadas pela VALEC, utilizadas no trecho FIOLE 1, para que sejam analisadas para eventual aproveitamento, solicita-se que seja fornecida a relação de licenças ambientais nas esferas estadual e municipal utilizadas nas obras do trecho FIOLE 1. Tais informações são essenciais para a precificação adequada das propostas econômicas pelas licitantes, de maneira isonômica e sem assimetrias, assegurando-se a transparência e publicidade das informações de relevância para o certame e a obtenção da proposta mais vantajosa à Administração Pública.

Resposta: As licenças ambientais obtidas nas esferas estadual e municipal não se confundem com o licenciamento ambiental da Ferrovia. A Valec é responsável unicamente pelo licenciamento ambiental do empreendimento, que no caso é a licença de instalação, emitida pelo Ibama, fornecida e comentada no caderno ambiental.

O licenciamento estadual e municipal é de responsabilidade das empresas executoras, conforme necessidades e peculiaridades para implantação das obras conforme seu planejamento. Destaca-se, entretanto, que será responsabilidade da futura Subconcessionária, e de suas contratadas, o provimento integral do licenciamento ambiental.

Por fim, a Cláusula 5.4 do Edital afirma que: *“as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições da Ferrovia e de todos os dados e informações sobre a Subconcessão. 5.4.1 As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados à Ferrovia e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Subconcessão, 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 Subconcessionária. 5.4.2 Ao participar do Leilão, a Proponente declara possuir pleno*

conhecimento das condições encontradas em campo, salvo quanto a vícios ocultos, sendo de sua exclusiva responsabilidade a realização de visitas técnicas e das diligências necessárias junto à Valec.”

84. Caderno de Meio Ambiente
Desapropriação
Item 6.1

Entendemos que o levantamento de desapropriações utilizado como base para estimação dos valores de CAPEX, conforme apresentado no item 6.1 do Caderno de Meio Ambiente, se refere basicamente, a alargamentos de faixa e adequações de vicinais. Está correto nosso entendimento? Entendemos que não foram contempladas no valor de CAPEX as invasões da Faixa de Domínio e outros processos de desapropriação em curso. Está correto nosso entendimento?

Resposta: O Caderno de Meio Ambiente é claro ao expressar que: *"os valores apresentados referem-se a processos desapropriatórios ainda não iniciados no âmbito da VALEC. Tais processos tratam, em sua grande maioria, de alargamentos de faixa e adequações de vicinais, e podem não ser necessários conforme eventual adequação de projetos por parte da Subconcessionária"*. Portanto, para composição do Capex, de forma referencial, foram considerados 582 processos de desapropriação. Quanto às invasões, informamos que não foram contempladas no valor de Capex. Importa mencionar que as informações levantadas referentes às desapropriações e invasões encontram-se anexas ao Edital.

Ressaltamos a Cláusula 5.4 do Edital a qual prevê que: *"as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições da ferrovia e de todos os dados e informações sobre a Subconcessão. 5.4.1 As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados à ferrovia e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Subconcessão, 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 Subconcessionária"*.

Ainda, a Cláusula 26.1 da Minuta de Contrato trata dos riscos imputados à Subconcessionária em seus itens (vi) a *"execução de Desapropriações, desocupações, servidões administrativas, limitações administrativas e reassentamentos, bem como a assunção de todos os ônus e custos relacionados"*; e (vii) o *"valor dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes de Desapropriações, reassentamentos, instituição de servidões administrativas, imposição de limitações administrativas, ocupação provisória de bens imóveis, custos e encargos decorrentes do processo de licenciamento ambiental de operação e desocupações da faixa de domínio, observado o disposto nas subcláusulas 6.1 e 27.2 (ix)"*.

85. Caderno de Meio Ambiente

ASV

Item 6.2

Considerando que:

1) No Anexo 5 do Caderno de Meio Ambiente foi disponibilizada a Autorização de Supressão de Vegetação (ASV) nº 489/2010 (Renovação), emitida em 04/04/2016, que não configura a ASV válida para o empreendimento. Ressalta que a ASV vigente não foi disponibilizada nos anexos do Edital.

2) Em consulta ao sítio eletrônico do Ibama (https://servicos.ibama.gov.br/licenciamento/consulta_empreendimentos.php), em 07/01/2021, foi obtida cópia da ASV nº 489/2010 – 1ª Renovação – 3ª Retificação, emitida em 01/10/2018, e válida até 06/04/2021.

3) De acordo com os quantitativos apresentados na ASV nº 489/2010 – 1ª Renovação – 3ª Retificação, a somatória de intervenção em APP dos Lotes 1 a 4 e Pátio de Ilhéus totalizam 1009,33 ha. E que a Tabela 13 do Caderno de Meio Ambiental cita que o FIO 1 possui 1.117 ha de APP.

4) As condicionantes 2.5 e 2.6 da ASV nº 489/2010 – 1ª Renovação – 3ª Retificação preconizam o plantio compensatório de 1.334,37 ha e 4 ha (associado ao Bioma Mata Atlântica), respectivamente. E que a condicionante 2.8 preconiza o monitoramento do plantio compensatório por no mínimo 3 anos.

5) O Anexo 26 do Caderno de Meio Ambiente (Nota Técnica nº 55/2019-SUMAD/DIREN/VALEC) não apresentou os projetos de plantio compensatório referentes ao FIO 1.

Considerando o exposto, entendemos que no custo estimado para plantio compensatório de R\$ 125.866.150,55 estão contemplados: plantio compensatório de 1.009,33 ha, plantio compensatório de 4 ha (Bioma Mata Atlântica), manutenção dos plantios e reposição de mudas mortas pelo período de 3 anos e implantação das barreiras acústicas vegetais. É correto nosso entendimento? Caso esteja incorreto ou parcialmente correto, favor esclarecer todos os aspectos que foram contemplados no custo estimado para plantio compensatório.

Resposta: O valor estipulado para o plantio compensatório é apenas referencial, pois o trecho ainda não possui projeto de plantio aprovado pelo Ibama. Sua estimativa foi elaborada com base nos plantios já executados pela Valec, que preveem a produção de mudas, o plantio compensatório nos biomas interceptados, manutenção dos plantios, reposição de mudas mortas pelo período de 3 anos e implantação das barreiras acústicas vegetais.

86. Caderno de Meio Ambiente

PBA

Item 6.2

Considerando que:

1) Ao analisar a estrutura do PBA no documento apresentado no Anexo 4 do Caderno de Meio Ambiente e a estrutura do PBA da LI nº 1200/2018 – 6ª Retificação, constata-se que houve mudanças nos programas ambientais que compõe o PBA, inclusive com a

proposição de novos programas como: Programa de Proteção ao Patrimônio Espeleológico, Programa de Assistência à População Atingida e Programa de Melhoria dos Acessos e Travessias.

2) O PBA (Anexo 2 do Caderno de Meio Ambiente) e a LI nº 1200/2018 – 6ª Retificação abordam a FIOLE de maneira integral (Lotes 1 a 7 – km 507+125 ao km 1.496+625). Ou seja, esses documentos não são específicos para o Trecho Caetité-Ilhéus, que é objeto de concessão desse Edital.

3) Na Tabela 13 do Caderno de Meio Ambiente é apresentado, página 30, que o custo estimado para a obrigação Execução do PBA é de R\$ 9.474.773,68, para um período de 24 meses, inferidos a partir do orçamento elaborado pela VALEC para seu Edital 009/2019. E que esse edital previa a contratação de empresa de consultoria para realização de gerenciamento, apoio técnico, monitoramento ambiental e execução de estudos e programas ambientais dos empreendimentos da VALEC, ou seja, não especificamente para a FIOLE.

Solicita-se que sejam enviadas as versões mais atualizadas do detalhamento dos Programas Ambientais que compõem o PBA, bem como a especificação de quais ações desses programas são específicas para o trecho do FIOLE 1, além da situação atual de atendimento desses programas ambientais. Entendemos que o custo estimado para execução do PBA de R\$ 9.474.773,68 foi dimensionado para a versão mais atualizada dos programas ambientais e somente para as ações aplicáveis ao FIOLE 1. Está correto nosso entendimento?

Resposta: O valor previsto nos estudos é referencial e foi dimensionado para a versão aprovada dos programas ambientais e somente para as ações aplicáveis à Fiol 1. O PBA aprovado da Fiol está disponível no site da Valec e envolve todo o trecho, Fiol I e II. Contudo, reforça-se que tais informações são meramente referenciais, estando o risco de variação do custo efetivo para a obtenção das licenças alocado à Subconcessionária.

87. Caderno de Meio Ambiente

Licenciamento Ambiental

Item 6.2

Considerando que, ao analisar as informações da metodologia de cálculo, observa-se que foram apresentados custos globais para os diversos licenciamentos ambientais, e que não foram apresentados custos específicos para a obtenção da Licença de Operação (LO).

Solicita-se que seja enviado o detalhamento dos serviços (incluindo seus custos unitários) que compõem os custos globais apresentados, para cada tipo de licenciamento apresentado, sendo esses: retificação da ASV 385/2009; retificação da ASV 489/2010; emissão da LI 1200/2018; e retificação da LI 1200/2018.

Resposta: A Valec informou os custos por ela arcados com licenciamento ambiental da Fiol. Não foi apresentado custo para obtenção da licença de operação pela Valec, pois a Fiol ainda está na fase de instalação. Os preços se referem aos custos de análise, vistoria e emissão da licença pelo Ibama. Contudo, reforça-se que tais informações são

meramente referenciais, estando o risco de variação do custo efetivo para a obtenção das licenças alocado à Subconcessionária.

88. Caderno de Meio Ambiente
Ação Civil pública UHE de Pedra
Anexo 17

Em outubro de 2020 foi ajuizada a Ação Civil Pública nº 1005454-45.2020.4.01.3308 pelo MPF sobre a responsabilidade de áreas no entorno da UHE de Pedra. De acordo com o item 8 da Ação Civil Pública é requerido “a fim de que a CHESF, o INEMA, o IBAMA e a VALEC definam, no prazo de 60 (sessenta) dias, a quem compete as obrigações para regularização fundiária e de gestão social, ambiental e patrimonial das áreas ocupadas pela VALEC no entorno do reservatório da Barragem da UHE de Pedra, com estipulação dos limites territoriais das referidas ocupações;” e, definido ao IBAMA e à VALEC, multa diária no valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais). Entendemos que a responsabilidade será da Interveniente Subconcedente. Está correto nosso entendimento? Em caso negativo, favor fornecer informações detalhadas acerca do andamento do processo e da obrigação subjacente, para que as proponentes tenham condições de precificar suas propostas econômicas de maneira isonômica e sem assimetrias informacionais. Caso não sejam disponibilizadas informações suficientes sobre o processo e a obrigação subjacente, as proponentes não terão condições de considerarem tais eventos na precificação de suas propostas, de modo que caberá reequilíbrio econômico-financeiro contratual caso a Subconcessionária venha a ser responsabilizada ou acionada para cumprimento das obrigações relativas à referida Ação Civil Pública. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor justificar e apontar a base legal para a negativa.

Resposta: De acordo com a Cláusula 12.3.2 (xxviii) (a), da Minuta de Contrato de Subconcessão, constitui obrigação da Subconcessionária a correção e remediação de passivo ambiental anterior ou posterior à data de assunção. Isso significa que eventuais passivos ambientais existentes na Barragem de Pedra, e que seja de responsabilidade da Valec reparar, devem ser arcados pela Subconcessionária após a data de assunção. Outrossim, cumpre apontar que a referida Ação Civil Pública pleiteia que a Valec tão somente participe de tratativas junto aos demais envolvidos no caso (Chesf, Inema, Aneel e Ibama) para definir suas responsabilidades. Ocorre que, conforme apontado pela Valec em sua contestação, as responsabilidades ambientais na Barragem de Pedra são aquelas estabelecidas na Licença Ambiental. Por fim, foi realizado contato institucional com a Chesf, que se comprometeu a assumir e cumprir suas responsabilidades.

89. Caderno de Meio Ambiente
Ação Civil pública UHE de Pedra
Item 5.4

Em resposta a Ação Civil Pública nº 1005454-45.2020.4.01.3308, a Valec elaborou uma nota técnica, na NT 13/2020/SUGAT da VALEC no item 7, sobre a divisão de

responsabilidades, consta que, "Pela própria natureza dos empreendimentos, bem como pelas competências dos empreendedores responsáveis pela ferrovia e pelo reservatório, entende-se que a atuação da VALEC limita-se ao saneamento das ocorrências ambientais afetas ao licenciamento (LI, PBA etc.) e circunscritas à FD da ferrovia."

Ademais, no Caderno de Meio Ambiente no item 5.4 Barragem de Pedra consta que, "entendemos que essa ação adiciona um risco extra, não previsível e não desejável, à concessão da FIOL, mas mitigável e em tratamento. Maior detalhamento consta da Nota Técnica 13/2020/SUGAT (Anexo 18; SEI VALEC 3390760) com o histórico e mapas do local."

Com base no teor do Caderno de Meio Ambiente, entendemos a que Ação Civil Pública não integra o rol de riscos da Subconcessionária, havendo alinhamento da divisão de responsabilidades entre a VALEC e a CHESF. Está correto nosso entendimento? Em qualquer caso, favor esclarecer quais as ações de mitigação e tratamento estão em curso e qual o valor considerado.

Resposta: De acordo com a Cláusula 12.3.2 (xxviii) (a), da Minuta de Contrato de Subconcessão, constitui obrigação da Subconcessionária a correção e remediação de passivo ambiental anterior ou posterior à data de assunção. Isso significa que eventuais passivos ambientais existentes na Barragem de Pedra, e que seja de responsabilidade da Valec reparar, devem ser arcados pela Subconcessionária após a data de assunção. Outrossim, cumpre apontar que a referida Ação Civil Pública pleiteia que a Valec tão somente participe de tratativas junto aos demais envolvidos no caso (Chesf, Inema, Aneel e Ibama) para definir suas responsabilidades. Ocorre que, conforme apontado pela Valec em sua contestação, as responsabilidades ambientais na Barragem de Pedra são aquelas estabelecidas na Licença Ambiental. Por fim, foi realizado contato institucional com a Chesf, que se comprometeu a assumir e cumprir suas responsabilidades.

90. Edital e anexos

Prazo

Tendo em vista (i) a materialidade dos pedidos de esclarecimentos ora submetidos a essa d. Comissão de Outorga; (ii) as diversas solicitações de disponibilização de documentos e informações adicionais constantes dos pedidos de esclarecimentos; (iii) a não disponibilização dos documentos da licitação em inglês a tempo para análise e formulação de pedidos de esclarecimentos por investidores estrangeiros; (iv) o interregno de 90 (noventa) dias entre o prazo de solicitação de esclarecimentos (i.e., 25/01/2021) e a data para recebimento dos envelopes (i.e., 05/04/2021); e (v) o interregno de 38 (trinta e oito) dias entre a data final de publicação de respostas aos esclarecimentos (i.e., 26/02/2021) e a data para recebimento dos envelopes (i.e., 05/04/2021), entendemos que essa d. Comissão deverá disponibilizar prazo adicional de pelo menos 2 (duas) semanas, contadas a partir da data de publicação das respostas a esclarecimentos (i.e., contados de 26/02/2021), para nova rodada de pedidos de esclarecimentos, de modo a permitir que a evolução dos estudos das

proponentes para preparação de suas propostas, assim como as respostas e documentos adicionais decorrentes da rodada inicial de pedidos de esclarecimentos, possam ser objeto de esclarecimentos finais pelas proponentes. Do modo como concebido, o prazo para pedidos de esclarecimentos, de 30 (trinta) dias entre publicação do edital (i.e., 16/12/2020) e prazo de submissão (i.e., 25/01/2021), é demasiadamente curto, especialmente considerando-se o período de recesso de final de ano dentro desses 30 (trinta) dias, o que se mostra incompatível com a complexidade e o porte de um projeto de concessão ferroviária tal como o da FIOL. Veja-se, por fim, que o prazo adicional de 2 (duas) semanas, contadas a partir da data de publicação das respostas a esclarecimentos, para nova rodada de pedidos de esclarecimentos é de todo razoável, pois pressupõe 24 (vinte e quatro) dias de antecedência à data da sessão pública, tempo suficiente para que a Comissão de Outorga formule e publique as respostas com conforto e com também razoável antecedência à data de entrega de envelopes (antecedência essa que entendemos deva ser de, no mínimo, 1 (uma) semana). Nesse sentido, indagamos: está correto o nosso entendimento de que essa d. Comissão disponibilizará prazo adicional de pelo menos 2 (duas) semanas, contadas a partir da data de publicação das respostas a esclarecimentos (i.e., contados de 26/02/2021), para nova rodada de pedidos de esclarecimentos?

Resposta: O entendimento não está correto. O cronograma seguirá o publicado no edital e eventuais comunicados relevantes da Comissão de Outorga.