



**Governo do Estado de São Paulo
Secretaria de Parcerias em Investimentos
Subsecretaria de Gestão de Parcerias**

ATA

Nº do Processo: 378.00000011/2025-41

Interessado: SPI/PPP/ARTESP

Assunto: Concorrência Internacional nº 010/2025 - Rota Mogiana

**1ª ATA DE ESCLARECIMENTOS REFERENTES À CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº
010/2025**

OBJETO – CONCESSÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE AMPLIAÇÃO, OPERAÇÃO, CONSERVAÇÃO, MANUTENÇÃO E REALIZAÇÃO DOS INVESTIMENTOS NECESSÁRIOS PARA A EXPLORAÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO DO LOTE ROTA MOGIANA

Pelo presente, a Comissão Especial de Licitação, constituída pela Resolução Conjunta SPI/ARTESP/PPP 14/2025, leva ao conhecimento público as respostas aos Pedidos de Esclarecimentos sobre o Edital, nos termos do disposto no subitem 4.1 do referido instrumento convocatório.

As formulações apresentadas, assim como as respostas e esclarecimentos que seguem, passam a integrar o processo licitatório em referência, sendo de observância obrigatória das licitantes.

Por fim, todos os Pedidos de Esclarecimentos foram organizados por ordem cronológica. Vejamos.

1º Questionamento:

Na data da publicação do edital, 25/10, não foi apresentado o MEF revisado e nem o restante do EVTEA. Apesar de os documentos do EVTEA serem apenas referenciais, eles são informações importantes para servirem de base para as verificações próprias dos interessados. Assim, gostaríamos de saber se o MEF revisado, junto dos demais documentos revisados do EVTEA, será disponibilizado. Se sim, quando será disponibilizado.

Ref.: 4.7 do Edital.

RESPOSTA: O MEF e o ANEXO 21 (EVTE), bem como todos os demais documentos licitatórios e estudos necessários à elaboração das PROPOSTAS DE PREÇO, foram disponibilizados no data room do projeto. Para acessar o data room, os interessados devem enviar solicitação para

2º Questionamento:

A Renovias atualmente possui sede/cco situada em Mogi a margem da SP-340. Essas instalações serão transferidas para o novo concessionário?

Ref.: F – Anexos e Apêndices, Anexo 15.

RESPOSTA: Nos termos do ANEXO 5, é facultado à CONCESSIONÁRIA assumir o CCO existente, de modo provisório ou definitivo, sem prejuízo da realização dos investimentos previstos.

3º Questionamento:

Dia 30/10, foram disponibilizados documentos sobre o Estudo Socioambiental na pasta "13.6 Socioambiental". Nesta pasta, foram disponibilizados os documentos "E&S Study_Rota Mogiana", em pdf, e o "Rota Mogiana_CAPEX e OPEX Socioambiental", em xlsb. Juntos destes documentos foram disponibilizadas 3 pastas (Anexos_relatório, KMZ e Mapas), contudo, estas pastas estão vazias. Assim, gostaríamos de esclarecer se os documentos pertencentes a essas pastas serão disponibilizadas e, se sim, quanto.

Ref.: Item 4.7 do Edital.

RESPOSTA: Os referidos documentos foram devidamente disponibilizados no data room do Projeto.

4º Questionamento:

A SP-340, no km 147, possui um sistema Free Flow instalado e operante disposto no local que será implantado o pórtico P01 (sentido N). Esse sistema poderá ser aproveitado durante os primeiros anos de concessão, antes da necessidade de adequação da rodovia devido à obra de faixa adicional da SP-340?

Ref.: Anexo 4 e Anexo 20.

RESPOSTA: O PÓRTICO localizado nas proximidades do km 147 corresponde ao P02. Nos termos do ANEXO 20, o PÓRTICO P02 deverá ser convertido no 25º (vigésimo quinto) mês da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL. A estrutura existente poderá ser aproveitada pela CONCESSIONÁRIA a partir da CONVERSÃO do PÓRTICO, sendo certo que a CONCESSIONÁRIA será responsável por assegurar o cumprimento de todos os requisitos previstos no ANEXO 20.

5º Questionamento:

Foram observados, dentro da lista de passivos do Apêndice B a serem sanados pela concessionária, passivos dispostos fora da malha rodoviária da Rota Mogiana. Foram identificados 34 passivos associados à SP-360, 4 na SP-324 e 9 na SP-338, todos dispostos fora dos limites da Rota Mogiana, pode se considerar a exclusão da responsabilidade de mitigação destes passivos, uma vez que estão dispostos além dos limites da responsabilidade da nova concessionária?

Ref.: Apêndice B.

RESPOSTA: Observar o aviso eletrônico publicado no dia 02/01/2026.

6º Questionamento:

O contrato apresenta que o ônus de fiscalização seja aplicado como um percentual da Receita Bruta, ou seja, incidindo sobre as receitas tarifária e acessórias. Contudo, observa-se que, no Apêndice D, é indicado que o ônus de fiscalização recaia apenas sobre a receita tarifária, assumindo o valor de 3%. Qual diretriz deve ser considerada?

Ref.: Item 35.1 da Minuta do Contrato de Concessão e Apêndice B.

RESPOSTA: Conforme dispõe a Cláusula 35.1 do CONTRATO, o ÔNUS DE FISCALIZAÇÃO deve ser calculado com base na RECEITA BRUTA. O APÊNDICE D regra apenas o pagamento do ÔNUS DE FISCALIZAÇÃO que incide sobre a receita tarifária. O pagamento do ÔNUS DE FISCALIZAÇÃO que incide sobre a receita acessória está previsto na Cláusula 11.11 e seguintes do CONTRATO.

7º Questionamento:

O Anexo 14 indica que, em casos de divergências de informações de localização (quilometragem) das obras, considerar-se-á a seguinte ordem de prioridade: (1) Anexo 12 - Projetos Funcionais da Malha Concedida e (2) Anexo 21 - EVTE.

Ao se analisar os 2 anexos, observou-se extensões de marginais diferentes. Diante disso, pedimos a confirmação que deva se assumir a extensão apresentada no Anexo 12, independente à definição de extensão apontada no Anexo 21.

Ref.: Anexo 14.

RESPOSTA: Observar o aviso eletrônico publicado no dia 02/01/2026, bem como errata publicada no dia 12/01/2026.

O entendimento está correto quanto à localização e extensão das obras. Obras que eventualmente estejam listadas no ANEXO 21 e não possuam correspondente no ANEXO 12 devem ser consideradas de toda forma.

8º Questionamento:

A cláusula 32 determina que o objeto da garantia de execução é o ressarcimento de custos e despesas incorridas pelo Segurado, bem como pagamento de multas não adimplidas espontaneamente pela concessionária (32.5), sendo permitida apenas a exclusão dos itens em conformidade com a circular 662 da Susep (32.7.7.2.). Nesta cláusula, destacamos o item “ii – riscos que estiverem cobertos por outros ramos ou modalidades de seguro”.

Contudo, há aparente conflito com a exigência de cobertura para todas as hipóteses previstas nas cláusulas “32.7.7.4”; “32.12”, que tratam de responsabilidade civil, danos ambientais, fiscal, dentre outros, que são cobertos justamente por outros ramos e modalidades de seguro.

Podemos entender que o objeto da Garantia de Execução se limitará, a despeito de todas as hipóteses de acionamento elencadas no edital, em coberturas para hipóteses de i) custo adicional excedente incorrido pelo segurado; ii) multas e penalidades não adimplidas espontaneamente; iii) ressarcimento de medidas de contenção e salvamento aplicadas pelo segurado; iv) ressarcimento de condenações trabalhistas incorridas pelo Segurado; v) inconformidade de bens reversíveis, DECORRENTES dos inadimplementos e descumprimentos elencados nas cláusulas “32.5” e “32.12”, excetuadas as hipóteses descritas na cláusula “32.7.7.2.”?

Ref.: Cláusula 32 da minuta de Contrato.

RESPOSTA: Não há contradição entre as disposições contratuais relativas à Garantia de Execução.

A Garantia de Execução não se confunde com os demais seguros exigidos contratualmente. Enquanto os seguros específicos têm por finalidade a cobertura direta dos sinistros próprios de cada risco, a Garantia de Execução se destina a assegurar o cumprimento das obrigações contratuais assumidas pela CONCESSIONÁRIA perante o PODER CONCEDENTE e a ARTESP. Por esta razão, estes instrumentos não apresentam sobreposição e devem ser contratados e mantidos pela CONCESSIONÁRIA na forma em que exigida pela Minuta de Contrato de Concessão, sob pena das penalidades cabíveis.

9º Questionamento:

Tema: Combinação de Veículos de Carga – CVC do EVTE.

No Estudo de Tráfego inserido no Data Room disponibilizado juntamente com o Edital e demais documentos em outubro de 2025, observou-se o seguinte:

P502: o Volume Diário Médio Anual (VDMA) não foi informado para o Ponto no relatório de tráfego.

Diante da omissão, pedimos confirmar se a informação do VDMA constante no MEF está correta, visto que foram identificadas incoerências com a contagem realizada pela consultoria e o VDMA de partida adotado no EVTEA (28.100);

5P08, PDR14, 5P25: Gostaríamos de solicitar a indicação da localização dos pontos e os fatores utilizados para expansão. Tais pontos não foram referenciados no relatório do Estudo de Tráfego.

Ref.: Estudo de Tráfego e Modelo Econômico-Financeiro.

RESPOSTA: Os estudos disponibilizados no data-room são meramente referenciais e não são vinculantes. Lembramos que é dever dos licitantes realizar seus próprios estudos para a apresentação de propostas.

10º Questionamento:

Tema: Obras de Pavimentação recentes e em andamento.

Em visita de campo, foram identificados trechos e locais que foram objeto de obras de pavimentação recentemente pela Renovias e pelo DER.

Gostaríamos de solicitar as seguintes informações e documentos em relação a essas obras:

(i) A indicação das faixas que sofreram intervenções e extensões destas e disponibilização dos contratos das obras e conserva no Data Room;

(ii) A informação quanto à existência de garantia legal ou contratual pela Renovias quanto às referidas obras no Sistema Remanescente após a conclusão do seu contrato de concessão?

(iii) Sendo positiva a resposta ao questionamento do item “ii” acima, a indicação do prazo e eventuais outras condições da garantia.

RESPOSTA:

(i) Todos os documentos licitatórios e estudos necessários à elaboração das PROPOSTAS DE PREÇO, foram disponibilizados no data room do projeto. Para acessar o data room, os interessados devem enviar solicitação para rotamogiana@sp.gov.br, conforme EDITAL.

(ii) e (iii) A Cláusula 30.1.1, item “d”, do Contrato de Concessão n.º CR/004/1998 expressamente determina que a garantia de execução prestada pela Renovias poderá ser acionada pelo PODER CONCEDENTE em decorrência de eventuais descumprimentos das condições de devolução do SISTEMA REMANESCENTE.

Pontua-se que, nos termos do Anexo 15, caso a CONCESSIONÁRIA constatare vícios nas obras do SISTEMA REMANESCENTE, deverá, por si ou pelo RELATOR INDEPENDENTE, indicá-los no âmbito do RELATÓRIO DE VISTORIA DO SISTEMA REMANESCENTE, a ser elaborado em até 180 dias da assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL, momento em que deverá indicar eventuais EVENTOS DE DESEQUILÍBRIO que tenha constatado (item 4.2).

Caso os EVENTOS DE DESEQUILÍBRIO sejam de fato constatados, o reequilíbrio se dará na forma da Cláusula 23 do Contrato de Concessão, conforme estabelecido pelo item 4.13 do Anexo 15.

11º Questionamento:

Tema: Manutenção dos Níveis de Serviço e Marcos das Obras Obrigatórias (Anexo 21).

A cláusula 22.2.1 c/c cláusula 22.2.1.3 da minuta do contrato estabelece a dinâmica para o reequilíbrio contrato no caso de “antecipações dos investimentos previstos no PLANO ORIGINAL DE INVESTIMENTOS”. Segundo as disposições, apenas será realizado o reequilíbrio na hipótese de “antecipações de investimentos que resultem de fatores de risco ou responsabilidade do PODER CONCEDENTE, incluindo a determinação da antecipação pelo PODER CONCEDENTE; ou (ii) decorrente de apresentação de pedido formal de antecipação pela CONCESSIONÁRIA à ARTESP, devidamente autorizado pelo PODER CONCEDENTE, nos termos do ANEXO 7.”

Por sua vez, o item 3.1.1 do Anexo 7 do Contrato traz disposição que obriga a concessionária a executar os serviços de ampliação de acordo com níveis de serviços específicos.

Diante desse cenário, solicita-se o seguinte esclarecimento:

(i) Na hipótese de verificada a necessidade de antecipação, em relação ao(s) marco(s) previsto(s) no Anexo 21, da execução de obras para fins de assegurar os níveis de serviços (isto é, não por escolha ou liberalidade da concessionária), a antecipação do respectivo investimento será tratada como evento de desequilíbrio?

(ii) Na hipótese tratada no item “i” acima, a ARTESP poderá negar o pedido de antecipação e inviabilizar o reequilíbrio contratual decorrente da antecipação do investimento?

(iii) Em sendo positiva à resposta ao questionamento anterior, e no caso de a ARTESP negar a antecipação do investimento, mesmo sendo esta imprescindível ao alcance e/ou manutenção do nível de serviço, a concessionária ficará sujeita a penalizações decorrentes do não alcance de níveis mínimos dos serviços?

(iv) No caso de antecipação de investimento ensejar o reequilíbrio, como este será avaliado?

Serão avaliados os custos de execução da obra versus a receita adicional devido a reclassificação tarifária do trecho, sendo estimado o saldo negativo resultante dessa intervenção?

Ref.: Cláusulas 22.2.1 e 22.2.1.2 da Minuta do Contrato; 3.1.1 do Anexo 7; e Anexo 21.

RESPOSTA:

Após o início de funcionamento dos sensores de tráfego, a CONCESSIONÁRIA deverá identificar os trechos do sistema com mais de 50 horas/ano operando em níveis de serviço “E” e “F” ou na iminência de atingir esse limite. A apresentação de soluções operacionais para problemas de capacidade nestes trechos independe de qualquer discussão acerca de desequilíbrio econômico-financeiro.

A CONCESSIONÁRIA, nestes casos, deverá apresentar para a ARTESP as obras previstas no ANEXO 21 para ampliações de capacidade e melhorias no trecho e o ano previsto para a sua implantação.

A antecipação de investimentos do POI ou do PLANO DE INVESTIMENTOS vigente somente configurará EVENTO DE DESEQUILÍBRIO em duas hipóteses: (i) quando a antecipação da obra prevista for iniciativa da CONCESSIONÁRIA, formalmente proposta à ARTESP e aprovada pelo PODER CONCEDENTE; e (ii) em todos os casos em que a antecipação for determinada pelo PODER CONCEDENTE.

O desequilíbrio econômico-financeiro será apurado considerando o impacto econômico-financeiro líquido da antecipação dos investimentos, e os correspondentes custos e receitas.

No caso de eventual indeferimento da antecipação, a aplicação de penalidades deverá ser analisada no caso concreto, a partir dos eventos fáticos e dos pressupostos jurídicos estabelecidos pelo contrato de concessão e pela legislação para a imputação de responsabilidade.

12º Questionamento:

Tema: Índice de Desempenho (ID)

O art. 2º da Portaria ARTESP nº 65/2024 extinguiu a Comissão de Acompanhamento e Apuração do CSP.

Considerando que o Contrato (Anexo 3) não define qual Comissão, agente etc será responsável pela avaliação dos Índices de Desempenho contratuais, questiona quem será responsável por apurar os ID? Haverá a contratação de verificador/consultor independente?

Ref.: Anexo 3.

RESPOSTA: A apuração do IQD e do CSP foi disciplinada pela Portaria ARTESP nº 138/2025.

13º Questionamento:

Tema: receita acessória.

Os valores máximos definidos na Portaria ARTESP nº 18/2010 para a remuneração pelo uso da faixa de domínio serão aplicáveis às receitas acessórias do Contrato?

Considerando que o Contrato aloca ao Concedente o risco de alteração regulatória (não procedimentais), entendemos que os impactos decorrentes de eventual alteração na Portaria nas

receitas acessórias obtidas com a exploração da faixa de domínio ensejarão o reequilíbrio contratual. Questiona-se: está correto esse entendimento?

Ref.: Cláusula 11 da Minuta do Contrato.

RESPOSTA: Os valores máximos definidos na Portaria ARTESP nº 18/2010, ou em qualquer norma que a substitua, são aplicáveis às receitas acessórias geradas pelo uso da FAIXA DE DOMÍNIO.

Sobre o segundo questionamento, nos termos da Cláusula 11.4 do Contrato, as RECEITAS ACESSÓRIAS constituem fonte de remuneração aleatória, de modo que sua projeção é risco e responsabilidade da CONCESSIONÁRIA, não fazendo jus ao reequilíbrio econômico-financeiro, exceto nos casos de divisão de riscos relacionados aos NEGÓCIOS PÚBLICOS, conforme disciplinado na Cláusula 11. Nesse sentido, a Cláusula 19.1, “xi”, deixa claro que é risco da CONCESSIONÁRIA a frustração ou variação das RECEITAS ACESSÓRIAS, inclusive quando provocadas por alterações tributárias.

14º Questionamento:

O item 10.1, “i”, do Edital, prevê que o Envelope A (Credenciamento) deverá conter Carta de Credenciamento ou Procuração, nos termos do Anexo 18 (Modelos da Licitação). Contudo, o Anexo 18 contém modelo apenas para a Carta de Credenciamento.

Desse modo, entendemos que o Licitante poderá optar livremente pelo uso da Carta de Credenciamento (conforme modelo previsto no Anexo 18) ou pelo uso da procuração (não havendo modelo específico a ser seguido nesse caso). Nosso entendimento está correto?

Ref.: Item 10.1, al. “i”, do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

15º Questionamento:

Considerando que: (i) o item 10.2 do Edital estabelece que cada Licitante poderá constituir até dois Representantes Credenciados; e (ii) o Modelo de Carta de Credenciamento disponibilizado como Anexo ao Edital, dispõe que os Representantes Credenciados poderão representar a Licitante de forma isolada ou conjunta, entendemos que todas as declarações poderão ser assinadas por apenas um dos Representantes Credenciados, desde que seus poderes estejam previstos na referida carta de credenciamento. Favor confirmar nosso entendimento.

Ref.: Item 10.2 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está parcialmente correto, será autorizada a assinatura por um único representante desde que os documentos societários da licitante autorizem a prática de atos por um único representante.

16º Questionamento:

Considerando que o item 10.5 do Edital prevê que “o CREDENCIAMENTO servirá para a representação das LICITANTES nas SESSÕES PÚBLICAS e em todos os demais atos desta LICITAÇÃO, incluindo a assinatura dos documentos e declarações exigidas no presente EDITAL”, entendemos que os representantes credenciados, devidamente nomeados pelos Licitantes, poderão assinar todos os documentos e declarações exigidos pelo Edital e Anexos, não havendo

necessidade de que nenhum documento, fora a Carta de Credenciamento ou Procuração, seja assinada pelo Representante Legal.

Esse ponto foi atestado na 1ª ata de esclarecimentos relativa à Concorrência Internacional nº 004/2025 (Lote Paranapanema). Nesse sentido, favor confirmar nosso entendimento.

Ref.: Item 10.5 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

17º Questionamento:

O item 11.1 do Edital prevê que a Licitante deverá prestar Garantia da Proposta no valor de R\$ 93.753.393,11 (noventa e três milhões, setecentos e cinquenta e três mil, trezentos e noventa e três reais e onze centavos), na data-base (abril de 2025). Considerando essa previsão, entendemos que este é um valor fixo, não se aplicando sobre este valor nenhuma correção monetária, ainda que proporcional até a data de abertura dos envelopes, conforme atestado pela ARTESP na 1ª ata de esclarecimentos relativa à Concorrência Internacional nº 004/2025 (Lote Paranapanema).

Nosso entendimento está correto?

Ref.: Item 11.1 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

18º Questionamento:

Considerando que o item 12.6, “xiv”, do Edital, prevê que a Proposta de Preço deverá considerar a aplicação do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI), disciplinado pela Lei Federal 11.488/2007, favor esclarecer qual o escopo do REIDI que as Licitantes deverão considerar para fins de elaboração das suas Propostas de Preço, incluindo, mas não se limitando, aos seguintes aspectos: (i) a partir de qual data; (ii) quais as condições aplicáveis; (iii) por qual período da Concessão.

Ref.: Item 12.6, al. “xiv”, do Edital.

RESPOSTA: A PROPOSTA DE PREÇO deverá considerar a aplicação do REIDI por todo o prazo da CONCESSÃO. O benefício deve incidir sobre todos os itens disciplinados na Lei Federal 11.488/2007 e regulamentação específica.

19º Questionamento:

O item 12.6, inciso xiv, do Edital estabelece que a Proposta de Preço deverá considerar a aplicação do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI), disciplinado pela Lei Federal nº 11.488/2007.

Em caso de alteração legislativa que impacte a utilização e/ou a concessão do referido benefício, ou ainda que resulte em sua extinção no todo ou em parte, em comparação ao que foi considerado na modelagem do projeto, está correto o entendimento de que a Concessionária terá direito ao reequilíbrio pelos efeitos econômico-financeiros por ela suportados em decorrência da extinção/não utilização do benefício, nos termos da alocação de riscos prevista no Contrato de Concessão, Cláusula 19.2, inciso ix?

Ref.: Item 12.6, al. "xiv", do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto. Ademais, consoante a cláusula 19.1.3 do CONTRATO, que estabelece que a partir da vigência de eventuais alterações legislativas de caráter tributário, inclusive as consequências decorrentes da Emenda Constitucional nº 132 e da Lei Complementar nº 214/2025, que impactem o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, as PARTES deverão proceder à revisão do CONTRATO, observando os artigos 373 a 377 da Lei Complementar nº 214/2025. Nesses termos, os impactos da reforma tributária serão avaliados de forma global, incluindo a disciplina do REIDI na Lei Complementar nº 214/2025.

20º Questionamento:

Entendemos que, conforme atestado na 1ª ata de esclarecimentos relativa à Concorrência Internacional nº 004/2025 (Lote Paranapanema), o organograma indicativo da estrutura de controle das Licitantes a ser apresentado nos termos previstos no item 13.7 do Edital não deverá ser assinado pelo Representante Legal/Credenciado da Licitante. Favor confirmar este entendimento.

Ref.: Item 13.7 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

21º Questionamento:

O Edital disciplina a realização da Sessão Pública de Entrega dos Envelopes e a lavratura da respectiva Ata.

Considerando que o certame admite a entrega de documentação tanto de forma presencial quanto digital, e tendo em vista os princípios da isonomia, publicidade e transparência, entendemos que todos os Licitantes, inclusive aqueles que optarem pela submissão de documentos exclusivamente pela Plataforma Digital da B3, deverão ter assegurado o direito de assinar a Ata da Sessão Pública, desde que presentes na Sessão Pública de Entrega dos Envelopes. Nosso entendimento está correto?

Ref.: 14.8 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento não está correto. Conforme regramento do Edital, a entrega dos envelopes não constitui sessão pública, sendo que os protocolos de entrega serão realizados em documentos apartados firmados por representantes da COMISSÃO e por portador da respectiva licitante, consoante item 14.15.2 do EDITAL.

22º Questionamento:

Tendo em vista que a Ata constitui o registro formal e público dos atos praticados na Sessão e que a forma de apresentação (física ou digital) não pode limitar a transparência do processo, entendemos que a Ata deverá obrigatoriamente identificar quais Licitantes entregaram documentos: (i) presencialmente, em meio físico; e (ii) digitalmente, por meio da Plataforma Digital da B3, indicando expressamente acerca da verificação de horário de entrega da documentação completa e com registro desse horário, a fim de que seja possível estabelecer se a entrega se deu de forma física ou virtual, na hipótese de o Licitantes entregar das duas maneiras, conforme regramento do Edital.

Nesse sentido, entendemos que o procedimento adotado deverá seguir a mesma sistemática utilizada no Projeto Travessias Hídricas, no qual a Ata registrou expressamente todos os Licitantes

e a modalidade de apresentação utilizada, assegurando publicidade, rastreabilidade e isonomia entre participantes presenciais e digitais. Favor confirmar esse entendimento.

Ref.: Item 14.8 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

23º Questionamento:

Considerando que (i) o item 14.12 do Edital prevê a dispensa do reconhecimento de firma dos signatários dos documentos exigidos na Licitação; e (ii) a única exceção mencionada neste item refere-se à hipótese prevista no item 9.12 do Edital, a qual se refere especificamente às licitantes estrangeiras, entendemos que, no caso de documentos apresentados por empresas brasileiras, nenhum deles deverá ter firma reconhecida, conforme atestado na 1ª ata de esclarecimentos relativa à Concorrência Internacional nº 004/2025 (Lote Paranapanema). Nosso entendimento está correto?

Ref.: Item 14.12 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

24º Questionamento:

Considerando o disposto no item 14.13 do Edital, entendemos que os Envelopes A (Documentos de Credenciamento), B (Garantia da Proposta), C (Proposta de Preço) e D (Documentos de Habilitação) deverão ser apresentados conjuntamente pelas Licitantes no momento indicado pela Comissão de Contratação para a entrega dos envelopes (01/09/2025).

Dessa maneira, os documentos para credenciamento (Envelope A) não serão recebidos pela Comissão de Contratação de forma apartada dos demais Envelopes. Nosso entendimento está correto?

Ref.: Item 14.13 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto. Esclarece-se, apenas, que a DATA DE ENTREGA DOS ENVELOPES é 24/02/2026, conforme previsto no evento 7 do item H – CRONOGRAMA do EDITAL

25º Questionamento:

Entendemos que os Termos de Abertura e de Encerramento de cada um dos Envelopes A, B, C e D (i) não deverão seguir qualquer modelo, uma vez que o Anexo 18 (Modelos de Documentos) não contém modelos de Termos de Abertura e de Encerramento; e (ii) não deverão ser assinados pelos Representantes Legais/Credenciados das Licitantes.

Este ponto foi atestado na 1ª ata de esclarecimentos relativa à Concorrência Internacional nº 004/2025 (Lote Paranapanema). Nesse sentido, favor confirmar nosso entendimento.

Ref.: Item 14.32 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

26º Questionamento:

Com base no item 14.35 do Edital, entendemos que todos os documentos constantes dos 4

(quatro) Envelopes (Credenciamento, Garantia da Proposta, Proposta de Preço e Documentos de Habilitação) poderão ser apresentados em cópias simples acompanhadas de 1 (uma) única declaração por Envelope de autenticidade assinada por advogado, nos termos do modelo do item 26 do Anexo 18 (Modelos da Licitação). A única exceção para essa regra se refere à Garantia da Proposta, a qual deverá ser apresentada em sua via original, nos termos do item 11.17.

Este ponto foi atestado na 1ª ata de esclarecimentos relativa à Concorrência Internacional nº 004/2025 (Lote Paranapanema). Nesse sentido, favor confirmar nosso entendimento.

Ref.: Item 14.35 do Edital e item 26 do Anexo 18 (Modelos da Licitação).

RESPOSTA: O entendimento está correto.

27º Questionamento:

O item 14.35.2 do Edital prevê “14.35.2. Excetuam-se da regra prevista no item 14.5.1 os documentos obtidos pela Internet, os quais poderão ser apresentados sem qualquer autenticação, desde que, quando pertinente, acompanhados de código de verificação que permita a apuração de sua autenticidade perante a entidade emissora do documento.”.

Entendemos que as certidões de inteiro teor emitidas pelas Juntas Comerciais, demonstrando o registro dos documentos societários exigidos pelo Edital, estão inseridas na exceção à regra do item 14.35.2 do Edital, conforme atestado na 1ª ata de esclarecimentos relativa à Concorrência Internacional nº 004/2025 (Lote Paranapanema). Nesse sentido, favor confirmar nosso entendimento.

Ref.: Item 14.35.2 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

28º Questionamento:

Considerando o disposto no item 10.8.3 do Edital, entendemos que todos os documentos e declarações que exigem assinatura por parte das Licitantes, nos termos do Edital, poderão ser assinados eletronicamente por meio das plataformas disponíveis para estes fins, tais como a DocuSign, desde que mediante assinatura ICP (com certificado digital), conforme atestado na 1ª ata de esclarecimentos relativa à Concorrência Internacional nº 004/2025 (Lote Paranapanema). Nosso entendimento está correto?

Ref.: Item 14.35.3 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

29º Questionamento:

O Edital admite a apresentação do Envelope D por meio digital, via Plataforma da B3. Considerando que a abertura pública das propostas deve ocorrer de forma transparente e auditável, entendemos que a abertura do Envelope D digital deverá ocorrer ao vivo, durante a própria Sessão Pública de abertura das propostas, com a projeção da tela da Plataforma da B3 para todos os presentes, de modo a demonstrar o acesso ao arquivo, assegurar a integridade do documento e confirmar que não houve qualquer alteração prévia. Favor conformar nosso entendimento.

Ref.: 14.39 do Edital.

RESPOSTA: A COMISSÃO DE CONTRATAÇÃO procederá à abertura do ENVELOPE D da LICITANTE que tiver apresentado a melhor PROPOSTA DE PREÇO, independentemente da forma de apresentação da documentação, física ou digital por meio da PLATAFORMA DE LEILÕES DA B3, procedendo à sua divulgação e análise em observância a todos os critérios objetivos estabelecidos no EDITAL.

30º Questionamento:

O item 14.47 do Edital estabelece intervalo mínimo de 0,5 p.p. entre os lances. Como os lances são expressos em percentual, entendemos que o correto seria 0,5%, e não “0,5 ponto percentual”. Favor confirmar nosso entendimento.

Ref.: 14.47 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto. Observar o aviso eletrônico publicado no dia 02/01/2026.

31º Questionamento:

Solicita-se apresentar as coordenadas inicial e final do trecho a ser devolvido da rodovia SP-342 após a conclusão do Contorno de Águas da Prata.

Ref.: Contrato.

RESPOSTA: Compete à CONCESSIONÁRIA a elaboração dos estudos técnicos necessários à definição da solução de engenharia mais adequada para o Contorno de Águas da Prata, de modo a viabilizar a implantação de trecho em pista dupla, evitando-se a utilização do segmento que atravessa a área urbana do Município de Águas da Prata.

A solução proposta deverá ser objeto de análise e aprovação prévia pela ARTESP, observadas as diretrizes contratuais, os condicionantes ambientais, bem como os padrões técnicos aplicáveis.

Ressalta-se, adicionalmente, que o ANEXO 4 do Contrato dispõe que o Contorno de Águas da Prata passará a integrar o Trecho de Cobrança de Pedágio (TCP) do Pórtico P11 a partir do início de sua operação.

Para fins de composição do TCP do referido pórtico, a extensão a ser adicionada e a ser excluída será aquela expressamente indicada na tabela do TCP constante do ANEXO 4, sendo tal extensão aplicável independentemente da extensão física efetiva da solução de traçado definida pela Concessionária e aprovada pela ARTESP.

32º Questionamento:

O item 4.6, Fórmula 2, do Anexo 4 estabelece que a Tarifa Quilométrica será atualizada, no primeiro ano contratual, com base no IPCA do segundo mês anterior à “data de assinatura do Contrato”.

Considerando que a Cláusula 6.1.1 do Contrato define que o mês de aniversário do Contrato é calculado a partir da data de assinatura do Termo de Transferência Inicial, entendemos que, para fins da fórmula 2 prevista no item 4.6 do Anexo 4, deve ser considerado o mês de aniversário do Contrato.

Desse modo, onde se lê “IPCA0 é o número índice do IPCA do segundo mês anterior à DATA DE ASSINATURA DO CONTRATO.”, leia-se “IPCA0 é o número índice do IPCA do mês do

aniversário do CONTRATO." Favor confirmar esse entendimento.

Ref.: Cláusula 6.1.1 do Contrato.

RESPOSTA: Para as tarifas aplicáveis às PRAÇAS DE PEDÁGIO, cuja operação comercial tem início na celebração do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL, e para os PÓRTICOS P10, P11 e P13 após a CONVERSÃO, deve ser observado o regramento previsto no item 4.4.1 do ANEXO 4. Para as PRAÇAS DE PEDÁGIO e para os PÓRTICOS P10, P11 e P13, o primeiro reajuste ocorrerá 12 meses após a celebração do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL considerando a aplicação do IPCA entre (i) o segundo mês anterior ao mês da data de reajuste e (ii) o segundo mês anterior a data da assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL, a partir das tarifas definidas no item 4.4.1 do ANEXO 4. Para os demais PÓRTICOS, as tarifas serão atualizadas considerando as fórmulas 2 e 3 do ANEXO 4.

33º Questionamento:

A Cláusula 14.11.3 da Minuta de Contrato estabelece que "os impactos causados pelo EVENTO CLIMÁTICO EXTREMO sobre a receita da CONCESSIONÁRIA serão considerados exclusivamente no mecanismo de compartilhamento do risco de demanda, conforme o ANEXO 22".

Considerando o disposto, entendemos que todos os outros eventos de desequilíbrio decorrentes do EVENTO CLIMÁTICO EXTREMO que não recaiam exclusivamente sobre a receita, serão tratados em processos de reequilíbrio econômico-financeiro apartados, por meio de revisão extraordinária, nos termos da Cláusula 25.1 do Contrato. Favor confirmar nosso entendimento.

Ref.: 14.11.3 do Contrato.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

34º Questionamento:

Solicitamos o fornecimento das diretrizes de licenciamento validadas pela CETESB. Essa informação é essencial para que as licitantes compreendam claramente o objeto da Licitação e possam precificar suas propostas de forma adequada.

Ref.: Cláusula 16.1, al. "xi", do Contrato.

RESPOSTA: Todos os documentos licitatórios e estudos necessários à elaboração das PROPOSTAS DE PREÇO, foram disponibilizados no data room do projeto. Para acessar o data room, os interessados devem enviar solicitação para rotamogiana@sp.gov.br, conforme EDITAL.

35º Questionamento:

A Cláusula 19.1, inciso (xxi), do Contrato de Concessão prevê que a Concessionária assume integral responsabilidade por invasões, roubos, furtos, destruição, perdas ou avarias nos locais de obras ou em seus ativos, incluindo os pátios, exceto quando provocados pelo Poder Concedente ou pela ARTESP, ou relacionados a riscos por eles assumidos.

Entendemos que tal responsabilidade não abrange a assunção, pela Concessionária, de qualquer atividade relacionada ao exercício do poder de polícia, não se podendo exigir da Concessionária qualquer atuação que demande ou pressuponha o exercício de competências coercitivas ou exclusivas do Poder Público.

Este ponto foi atestado na 1ª ata de esclarecimentos relativa à Concorrência Internacional nº 004/2025 (Lote Paranapanema). Nesse sentido, favor confirmar nosso entendimento.

Ref.: Cláusula 19.1, al. "xxi", do Contrato.

RESPOSTA: O entendimento está correto, observada a competência da CONCESSIONÁRIA para a prática de atos de segurança patrimonial exercíveis independentemente da intervenção do Poder Público.

36º Questionamento:

A respeito do item "32.2.1. Os valores mínimos que deverão ser observados para a GARANTIA DE EXECUÇÃO contratada pela CONCESSIONÁRIA corresponderão (i) desde a assinatura do CONTRATO até a conclusão das obras classificadas como Ampliação Principal, no ANEXO 21 e; (ii) nos 2 (dois) últimos anos contratuais, a 10% (dez por cento) do valor total dos investimentos, nos termos do ANEXO 21, devendo ser anualmente reajustados considerando-se a variação do IPCA/IBGE no período."

Entende-se que, para fins de atendimento ao item 32.2.1, a conclusão do período de obras de ampliação principal se refere ao ano 10 de concessão. O entendimento está correto?

Ref.: Cláusula 32.2.1 do Contrato.

RESPOSTA: O entendimento está correto, desde que as obras estejam efetivamente concluídas.

37º Questionamento:

Considerando o disposto no item 3.3.4 do Anexo 4, entendemos que a Requalificação Tarifária será aplicável nos casos em que houver autorização da ARTESP para a liberação segura ao tráfego do trecho duplicado. Este ponto foi, inclusive, atestado na 1ª ata de esclarecimentos relativa à Concorrência Internacional nº 004/2025 (Lote Paranapanema). Favor confirmar esse entendimento.

Ref.: Item 3.3.4 do Anexo 4.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

38º Questionamento:

A Cláusula 4.4.1 do Anexo 4 define que: "Para o SISTEMA REMANESCENTE, a TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO das PRAÇAS DE PEDÁGIO, e para os PÓRTICOS P10, P11 E P13, do 13º mês até o 24º mês, conforme o ANEXO 20, serão as seguintes, considerando a data-base como a data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL" apresentando conforme os respectivos valores: Jaguariúna (12,55); Estiva Gerbi (7,80); Casa Branca (8,15); Mococa (8,10); Espírito Santo do Pinhal (10,45); Águas da Prata (4,60); Aguai (6,30); São João da Boa Vista (7,40); Itobi (10,75).

Entretanto, observa-se que, na MEF, as tarifas iniciais das praças do Sistema Remanescente e dos pórticos P10, P11 e P13 apresentam os seguintes valores, considerando a data-base de abril de 2025: Jaguariúna (12,21); Estiva Gerbi (7,59); Casa Branca (7,93); Mococa (7,88); Espírito Santo do Pinhal/P10 (10,16); Águas da Prata/P11 (4,47); Aguai (6,13); São João da Boa Vista/P13 (7,20); Itobi (10,46).

Assim, ao corrigirmos as tarifas da MEF para a data prevista de assinatura do Termo de

Transferência Inicial (abril de 2026), obtêm-se tarifas da ordem de 0,6% superiores às estabelecidas na Cláusula 4.4.1 do Anexo 4.

Dessa forma, entende-se que, na tabela de tarifas da Cláusula 4.4.1 do Anexo 4, onde se lê: Jaguariúna (12,55); Estiva Gerbi (7,80); Casa Branca (8,15); Mococa (8,10); Espírito Santo do Pinhal (10,45); Águas da Prata (4,60); Aguai (6,30); São João da Boa Vista (7,40); Itobi (10,75), deve-se ler: Jaguariúna (12,63); Estiva Gerbi (7,85); Casa Branca (8,20); Mococa (8,15); Espírito Santo do Pinhal (10,51); Águas da Prata (4,63); Aguai (6,34); São João da Boa Vista (7,45); Itobi (10,82). Esse entendimento está correto?

Ref.: Item 4.4.1 do Anexo 4.

RESPOSTA: O entendimento não está correto. Deverão ser observadas as TARIFAS DE PEDÁGIO previstas no item 4.4.1 do ANEXO 4.

39º Questionamento:

A tabela de TCP da Cláusula 4.4.2 do Anexo 4 apresenta, para a P12 (SP-225), uma situação inicial de 4,45 km de pista simples e 2,05 km de pista dupla. Entretanto, o MEF considera, no Ano 1, a situação de 0 km de pista simples e 6,50 km de pista dupla.

Dessa forma, ao realizar o cálculo conforme a Fórmula 1.A da Cláusula 4.4.2 do Anexo 4, obtêm-se tarifas R\$ 0,30 inferiores às tarifas iniciais do MEF.

Assim, entendemos que, na coluna “Início da Concessão”, subcoluna “Pista Simples”, na linha referente à P12 (SP-225) do Anexo 4, onde se lê 4,45, deve-se ler 0, e, na subcoluna “Pista Dupla”, onde se lê 2,05, deve-se ler 6,50. Esse entendimento está correto?

Ref.: Item 4.4.2 do Anexo 4.

RESPOSTA: O entendimento não está correto. A tabela deve ser lida de acordo com o disposto na cláusula 4.4.2 do ANEXO 4.

40º Questionamento:

O item 4.11.3 do Anexo 4 dispõe sobre a aplicação do Desconto do Usuário Frequente (DUF) para usuários de veículos da Categoria 1 que utilizem o sistema de cobrança eletrônica (AVI). Diante disso, solicitamos confirmação do seguinte entendimento:

- (i) O desconto do DUF não é cumulativo com o desconto de 5% previsto para uso do AVI (item 3.1.5 do Anexo 4);
- (ii) A partir da 11ª passagem no mesmo pórtico, no mesmo sentido e dentro do mesmo mês calendário, aplica-se desconto total de 10% sobre a tarifa de pedágio, por passagem;
- (iii) A partir da 21ª passagem, aplica-se desconto total de 20% sobre a tarifa de pedágio, por passagem.

Cabe destacar que esse entendimento foi expressamente confirmado no âmbito da 1ª ata de esclarecimentos relativa à Concorrência Internacional nº 004/2025 (Lote Paranapanema), nos seguintes termos:

"O usuário que realizar de 1 a 10 passagens no mesmo pórtico, no mesmo sentido do tráfego e dentro de um mesmo mês calendário, tem direito apenas ao desconto pela utilização do AVI, ou

seja, de 5% sobre a TARIFA DE PEDÁGIO a cada passagem. Quando da realização de 11 a 20 passagens no mesmo pórtico, no mesmo sentido de tráfego e dentro de um mesmo mês calendário, o desconto total é de 10% sobre a TARIFA DE PEDÁGIO a cada passagem. Quando da realização de 21 ou mais passagens no mesmo pórtico, no mesmo sentido de tráfego e dentro de um mesmo mês calendário, o desconto total é de 20% sobre a TARIFA DE PEDÁGIO a cada passagem. Ou seja, o desconto do DUF e do AVI não são cumulativos."

Favor confirmar nosso entendimento.

Ref.: Item 4.11.3 do Anexo 4.

RESPOSTA: O entendimento está correto. Cabe esclarecer que o DUF é aplicável aos veículos das categorias 1, 7 e 8, de acordo com o item 4.11.6.

41º Questionamento:

Nos termos do item 4.2.1 do Anexo 5, a Concessionária deverá assumir os postos de pesagem existentes, mantendo sua operação até a implantação do sistema eletrônico de Pesagem em Movimento (SISPESMOV), no quantitativo previsto no Anexo 21. Considerando a configuração atualmente existente e a futura conversão dos pontos de pesagem para HS-WIM, entende-se que a obrigação da Concessionária se limita à operação dos equipamentos efetivamente disponíveis. Esse entendimento está correto?

Ref.: 4.2.1 do Anexo 5.

RESPOSTA: O entendimento está correto. Nos termos do item 3.2.1 (i) do ANEXO 7, caso a ARTESP determine a realização de novos investimentos para operação do PGF existente, como a compra de equipamentos, a CONCESSIONÁRIA deverá ser reequilibrada.

42º Questionamento:

Nos trechos da rodovia que atravessam áreas urbanas, é comum a presença de elementos típicos do ambiente urbano, como travessias de pedestres, interseções em nível, circulação local e maior adensamento populacional, além de semáforos, acessos diretos a imóveis (garagens), postes etc. Tais características impõem desafios operacionais distintos dos observados em trechos rodoviários convencionais, exigindo soluções compatíveis com o contexto urbano.

Diante disso, entendemos que, para fins de elaboração e implementação do Plano de Segurança Viária, a Concessionária poderá propor, como diretriz operacional, a redução dos limites de velocidade em trechos urbanos da rodovia, especialmente nos pontos com cruzamentos, circulação de pedestres, escolas, hospitais e demais interfaces urbanas relevantes.

Essa solução se fundamenta no princípio da finalidade da Administração Pública, pois busca assegurar a adequada proteção à vida e à integridade física dos usuários e da população lindeira, compatibilizando a natureza urbana desses trechos com os parâmetros de segurança viária previstos no contrato. A adoção de limites de velocidade compatíveis com o uso urbano da via ajusta sua operação às condições reais de tráfego e ocupação do entorno, promovendo a efetividade da política pública de mobilidade segura.

Além disso, o próprio Contrato de Concessão reconhece as especificidades de trechos urbanos em diversas passagens, entre as quais destacamos: (i) Anexo 5, item 4.2.5.3(b): permite a dispensa de barreiras físicas em trechos densamente urbanizados, reconhecendo sua natureza diferenciada; (ii) Anexo 5, item 7.2.2.1: prevê a obrigatoriedade de elaboração de Plano de Segurança aos Usuários com mapeamento da natureza das vias e levantamento das velocidades

praticadas, considerando sua inserção urbana; (iii) Apêndice I, item 1.3.5: admite expressamente a proposição de plano de alteração de velocidade com base em normas técnicas e boas práticas de segurança, como medida mitigadora voltada à melhoria da fluidez e segurança viária.

Assim, está correto o nosso entendimento de que a redução dos limites de velocidade em trechos urbanos da rodovia, quando justificada por razões de segurança viária, poderá ser adotada como solução operacional aceitável, a ser submetida à aprovação da ARTESP no âmbito das diretrizes operacionais do contrato? Este ponto foi atestado na 1ª ata de esclarecimentos relativa à Concorrência Internacional nº 004/2025 (Lote Paranapanema).

Ref.: Item 7.2 do Anexo 5.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

43º Questionamento:

No Anexo 5 e no Anexo 7 estão previstas obrigações relacionadas ao apoio às atividades da Polícia Militar Rodoviária – PMRv, executadas com os recursos materiais e financeiros relacionados ao convênio com a PMRv e limitados ao valor anual de R\$ 3.249.033,91 (três milhões, duzentos e quarenta e nove mil, trinta e três reais e noventa e um centavos) na data-base do Contrato.

No entanto, as atividades englobam os investimentos para a construção, adaptação, reforma e adequação das instalações e bases operacionais e o fornecimento de viaturas, que não se confundem com os recursos do convênio e, portanto, não se submetem ao limite anual de R\$ 3.249.033,91 (três milhões, duzentos e quarenta e nove mil, trinta e três reais e noventa e um centavos).

Esse entendimento foi ratificado no esclarecimento 112º na 1ª ata de esclarecimentos relativa à Concorrência Internacional nº 004/2025 (Lote Paranapanema). Favor confirmar.

Ref.: Anexos 5 e 7.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

44º Questionamento:

Conforme estipulado no item 4.2.2 do Anexo 06 a Concessionária poderá realizar adequação às premissas técnicas de implantação de OAE para adequar aos investimentos estipulados no ANEXO 21 – EVTEA.

De forma similar o Anexo 07 estipula que a Concessionária deverá realizar a compatibilização da largura de plataforma de rolamento das OAE em relação aos segmentos rodoviários adjacentes e de acordo com o padrão exigido para a via pela respectiva autoridade pública competente.

No mais, conforme item 3.1.2 do próprio Anexo 07 estas implantações e/ou adequações deverão ocorrer às expensas da Concessionária, sob sua responsabilidade apenas quando expressamente previstas no ANEXO 21 - EVTEA. Nessa linha entende-se que qualquer implantação e/ou adequação de OAE que for necessária em local de obras de ampliação que não esteja detalhada no ANEXO 21 e que seja necessário para atender o padrão exigido para a via será objeto de reequilíbrio em favor da Concessionária.

Válido ressaltar que o questionamento em questão foi apresentado no âmbito das Concorrências nº 01/2024 (Sorocabana – Questão n.º 64 1ª Ata) e nº 02/2024 (Nova Raposo – Questão n.º 494 –

3ª Ata), oportunidades nas quais a ARTESP destacou que o entendimento está correto. Nesse sentido, favor confirmar o entendimento.

Ref.: Item 4.2.2 do Anexo 6.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

45º Questionamento:

O item 3.2.1, inciso III, do Anexo 7 estabelece a obrigação da Concessionária quanto à qualificação e quantificação das viaturas a serem entregues à Polícia Militar Rodoviária, deixando a seu critério a forma de aquisição dos referidos veículos. No entanto, o dispositivo não especifica qualquer responsabilidade da Concessionária quanto ao custeio da manutenção dessas viaturas.

Dessa forma, entendemos que a obrigação da Concessionária se restringe ao fornecimento das viaturas, conforme os parâmetros definidos no Anexo 7, não abrangendo a responsabilidade pela manutenção dos veículos após sua entrega.

Esse entendimento foi expressamente confirmado no âmbito da 1ª ata de esclarecimentos relativa à Concorrência Internacional nº 004/2025 (Lote Paranapanema). Favor confirmar o entendimento.

Ref.: Item 3.2.1, inc. III, do Anexo 7.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

46º Questionamento:

O item 3.2.20 do Anexo 07 dispõe que a Concessionária poderá optar pela adoção de solução baseada em vias municipais existentes na SP-340, cabendo ao Poder Concedente e à ARTESP a obtenção dos instrumentos necessários para a implantação dessa solução.

Esse entendimento também se aplica às vias marginais a serem implantadas nas demais rodovias integrantes do sistema concedido. Favor confirmar.

Ref.: Item 3.3.19, al. "i", do Anexo 07.

RESPOSTA: Caso sejam identificadas vias municipais que possam ser incorporadas à solução de implantação de marginais em outras rodovias, a CONCESSIONÁRIA poderá apresentar referida solução para apreciação da ARTESP. Caso a solução seja aprovada, o PODER CONCEDENTE e ARTESP serão responsáveis pela obtenção dos instrumentos necessários para implantação da solução.

47º Questionamento:

O Anexo 21 do Contrato prevê a readequação de determinados dispositivos existentes no Sistema Rodoviário, sem, contudo, detalhar o tipo ou a natureza das intervenções a serem realizadas em cada caso.

Diante disso, entendemos que caberá à Concessionária propor as soluções técnicas que melhor atendam aos critérios de funcionalidade e segurança viária, observadas as diretrizes contratuais e sujeitas à aprovação da ARTESP.

Este ponto foi atestado na 1ª ata de esclarecimentos relativa à Concorrência Internacional nº 004/2025 (Lote Paranapanema). Favor confirmar esse entendimento.

Ref.: Anexos 12 e 21.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

48º Questionamento:

Considerando que o Edital permite a entrega digital das propostas por meio da Plataforma da B3, e tendo em vista que o sigilo, a integridade e a inviolabilidade dos envelopes são elementos essenciais para a lisura do certame, solicitamos esclarecer quais são os padrões e mecanismos de segurança utilizados pela Plataforma da B3 para assegurar que os documentos enviados: (i) permaneçam integralmente sigilosos até a Sessão Pública de abertura das propostas; (ii) não possam ser alterados após o envio pela Licitante; e (iii) possam ter sua integridade e inviolabilidade comprovadas por meio de registros, trilhas de auditoria ou mecanismos equivalentes, inclusive para fins de verificação posterior pela Comissão de Contratação e pelos próprios Licitantes.

Ref.: Anexo B do Anexo 19.

RESPOSTA: A B3 é responsável pelos requisitos de segurança de sua plataforma, conforme item 14.20 do Edital. Eventuais dúvidas sobre a Plataforma poderão ser direcionadas à B3, consoante item 14.24 do Edital.

49º Questionamento:

O Anexo 19 - Manual de Procedimentos da B3 indica que a própria B3 poderá verificar a documentação enviada pela Plataforma Digital e apontar eventuais recusas.

No entanto, conforme o Edital e as regras aplicáveis à licitação, a competência para análise, avaliação, aceitação ou recusa dos documentos é exclusiva da Comissão de Contratação, cabendo à B3 apenas a operacionalização da plataforma.

Dessa forma, está correto o entendimento de que a análise de mérito da documentação submetida digitalmente será realizada exclusivamente pela Comissão, sendo a B3 responsável apenas pelo recebimento e disponibilização dos arquivos, sem juízo de admissibilidade?

Ref.: Anexo B, item 11, do Anexo 19.

RESPOSTA: O entendimento está parcialmente correto. A análise da documentação pode ser realizada de forma conjunta pela COMISSÃO DE CONTRATAÇÃO e pela B3, competindo exclusivamente à COMISSÃO DE CONTRATAÇÃO a decisão final quanto à aptidão, aceitação e manutenção da participação de LICITANTE. A recusa a que se refere o item do Anexo B do ANEXO 19 limita-se a verificações operacionais e formais, devidamente circunstanciadas, com oportunidade de saneamento.

50º Questionamento:

O Anexo 19 – Manual de Procedimentos da B3 prevê a possibilidade de indicação de documentos recusados pela plataforma. Entretanto, conforme o Edital, a recusa, substituição ou complementação de documentos está estritamente limitada às hipóteses de diligência previstas nos itens 9.9 e 14.4, bem como ao regramento do art. 64 da Lei 14.133/21, que vedam a apresentação de documentos novos e admitem apenas: (i) esclarecimentos ou complementações sobre documentos já apresentados (itens 9.9 e 14.4, I); (ii) atualização de documentos cuja validade tenha expirado após a entrega (art. 64, II); ou (iii) saneamento de falhas que não alterem

a substância dos documentos, mediante despacho fundamentado, acessível a todos (art. 64, §1º).

Dessa forma, entendemos que as “recusas” eventualmente apontadas pela B3 não possuem natureza decisória e devem seguir integralmente os limites previstos no Edital, cabendo exclusivamente à Comissão de Contratação avaliar a admissibilidade dos documentos.

Além disso, qualquer substituição ou complementação será admitida somente nas hipóteses de diligência previstas no Edital e na Lei 14.133/21, não sendo permitida a apresentação de documento novo. Favor confirmar nosso entendimento.

Ref.: Anexo B, item 11, do Anexo 19.

RESPOSTA: As diligências cabíveis seguirão o permitido pelo art. 64 da Lei federal nº 14.133/21.

51º Questionamento:

A cláusula 4 do Anexo referente à operação dos pórticos estabelece que a Concessionária somente poderá iniciar a operação comercial após a homologação dos pórticos pelo CONTRAN/SENATRAN, conforme a Resolução Contran nº 1.013/2024 e a Portaria SENATRAN nº 442/2025.

Considerando que a cobrança somente pode ocorrer após essa homologação e que a substituição das barreiras físicas depende da efetiva entrada em operação comercial dos pórticos, entendemos que a Concessionária poderá manter as barreiras físicas existentes enquanto não houver homologação dos pórticos pela SENATRAN, assegurando continuidade operacional e segurança viária. Favor confirmar esse entendimento.

Ref.: Item 4.1 do Anexo 20.

RESPOSTA: O entendimento está correto. Para os PÓRTICOS a serem implantados em locais onde não há cobrança por PRAÇA DE PEDÁGIO, na hipótese da homologação não ter sido concluída no prazo previsto no ANEXO 20 em decorrência de fatores não imputáveis à CONCESSIONÁRIA, deverá ser observada a aplicação do mecanismo previsto no ANEXO 22.

52º Questionamento:

O item 6.15 do Anexo 20 prevê que, uma vez ultrapassado o prazo para pagamento da tarifa pelo usuário e aplicada a penalidade cabível (multa por evasão), o crédito correspondente passa a ser de titularidade do Poder Concedente, cabendo à Concessionária apenas o papel de envio das informações ao DER/SP e à ARTESP. Favor confirmar o nosso entendimento.

Caso o entendimento não esteja correto, solicitamos esclarecer: (i) quais seriam as “medidas coercitivas” que podem ser efetivamente adotadas pela Concessionária após o inadimplemento da tarifa; e (ii) qual a titularidade do crédito decorrente da inadimplência do usuário e eventual multa aplicada.

Ref.: Item 6.15 do Anexo 20.

RESPOSTA: As medidas coercitivas que a Concessionária pode adotar são todas aquelas admitidas pela legislação. Quanto à titularidade do crédito, a multa por evasão é de responsabilidade e titularidade do DER/SP, sendo que cabe à concessionária o envio das informações necessárias para tanto. Não obstante, considerando o disposto na regulamentação vigente, a aplicação da multa não desonera o usuário do pagamento da tarifa, continuando a Concessionária como credora e titular da tarifa devida. Consoante o item 6.16 do ANEXO 20, a

Concessionária deverá informar o DER sobre eventuais transações feitas após o prazo legal para pagamento, para fins de desconto no COMPENSAÇÃO DA INADIMPLÊNCIA subsequente, sob pena de aplicação da penalidade aplicável, nos termos do ANEXO 11.

53º Questionamento:

Em caso de divergência entre as informações constantes do Anexo 21, especificamente entre as abas 'Q9B' e a 'Lista de Obras', entende-se que deve prevalecer o que constar na aba Q9B. Esse entendimento está correto?

Ref.: Anexo 21.

RESPOSTA: O entendimento não está correto. A aba Q9B apresenta as informações financeiras das obras apresentadas na aba Lista de Obras. No caso de um item específico apresentar informação financeira na aba Q9B mas não possuir correspondência na aba Lista de Obras, deverá ser considerada a sua localização do ANEXO 12. No caso de um item que esteja na aba Lista de Obras e não possua uma informação financeira na aba Q9B, a ARTESP avaliará a necessidade do item, a ser incluída com desequilíbrio econômico-financeiro a ser recomposto em favor da CONCESSIONÁRIA. No caso de divergências em marcos quilométricos de obras equivalentes, prevalecem as coordenadas indicadas na lista de obras.

54º Questionamento:

O anexo 21 estabelece uma série de obras específicas cujas potenciais consequências entende-se que não foram incorporadas no projeto.

A título de exemplo, prevê o rebaixamento do greide no ponto SP-340 - km 115,3, contudo, o ponto é localizado às margens de um rio e o rebaixamento poderá acarretar problemas de retenção de água, dentre outras consequências que não estão previstas ou precificadas no projeto.

Nesse sentido, entendemos que a obrigação da concessionária se limita à realização das obras previstas no anexo 21, como o rebaixamento do greide e, portanto, não são riscos suportados pela concessionária quaisquer consequências que essas obras de rebaixamento possam acarretar dentro ou fora da faixa de domínio.

Também não são de responsabilidade da concessionária quaisquer outras intervenções que venham a ser necessárias para endereçamento ou tratamento das potenciais consequências. Esse entendimento está correto?

Ref.: Anexo 21.

RESPOSTA: Não deverá ser considerado o rebaixamento do greide do km 115,3 da SP-340.

55º Questionamento:

O Anexo 21 prevê, no km 238,41 da SP-350, a execução de serviços de 'adequação de rotatória'. Contudo, não foi possível identificar a referida rotatória no local indicado. Solicita-se a confirmação das coordenadas geográficas e/ou a correta localização do dispositivo.

Ref.: Aba "lista de obras" do Anexo 21.

RESPOSTA: A rotatória em questão interliga as rodovias SP-350, SP-215 e SP-340, sendo a localização equivalente ao km 237,897 da SP-350, de latitude -21.773810° e longitude -

56º Questionamento:

O Anexo 21 contempla intervenções de demolição e reconstrução de Obras de Arte Especiais (OAEs) que apresentam interferência com linhas férreas sob a responsabilidade de concessionária/terceiro em operação, a exemplo dos dispositivos localizados no km 19,9 da rodovia SP-107 e no km 225,16 da rodovia SP-344. Assim entende-se que o escopo dessas intervenções seria limitado ao objeto do anexo 21. Esse entendimento está correto?

Ref.: Aba "lista de obras" do Anexo 21.

RESPOSTA: No caso específico dos itens 2.12.1.1 e 2.12.1.32, a CONCESSIONÁRIA será responsável pela execução das OAEs. Adequações solicitadas pela concessionária da linha férrea, que resultem em outros serviços além da execução da OAE, serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro. Quanto aos prazos, a CONCESSIONÁRIA deverá iniciar as tratativas com a concessionária do serviço com pelo menos 24 meses de antecedência em relação ao início da obra. Eventuais atrasos da obra, que não decorram de ações e/ou omissões da CONCESSIONÁRIA serão considerados como inexigibilidade de conduta diversa pela ARTESP, para fins de apuração de infração contratual, bem como sujeitos ao rito de apuração de desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, conforme o regramento contratual.

57º Questionamento:

Considerando que o Anexo 21 prevê a demolição e reconstrução de Obras de Arte Especiais (OAEs) que possuem interferência com linhas férreas sob a responsabilidade de concessionária/terceiro em operação, entendemos que foram realizados alinhamentos com a concessionária/terceiro responsável pela linha férrea, de modo que paradas operacionais, desvios temporários e/ou permanentes da ferrovia para a demolição e reconstrução de obras de arte especiais (OAEs) e, inclusive, discussões de perdas, danos e lucros cessantes disto decorrentes, não farão parte do escopo da futura concessionária e tampouco são riscos assumidos, dado que a futura concessionária não possui responsabilidade ou gerência sobre a faixa de domínio da ferrovia. Esse entendimento está correto?

Caso não seja esse o entendimento, solicita-se o esclarecimento e descrição acerca de verba de paradas operacionais, desvios temporários e/ou permanentes, perdas, danos e lucros cessantes disto decorrentes, que não constam no Anexo 21.

Ref.: Aba "lista de obras" do Anexo 21.

RESPOSTA: Observar a resposta ao questionamento n. 56.

58º Questionamento:

A Cláusula 12ª, item 12.1, do Contrato descreve os bens reversíveis como os bens móveis ou imóveis adquiridos, incorporados, ampliados, instalados, elaborados ou construídos pela Concessionária ao longo de todo o Prazo da Concessão. Solicita-se o esclarecimento acerca de quais bens da concessão são enquadrados como reversíveis, com o fornecimento de relação/indicação dos bens reversíveis.

Ref.: Aba "lista de obras" do Anexo 21.

RESPOSTA: Os bens reversíveis são aqueles considerados como tal conforme cláusula 12.1 do Contrato. Os bens reversíveis deverão ser incluídos no TERMO DE ARROLAMENTOS DE BENS

REVERSÍVEIS, o qual por sua vez compõe o INVENTÁRIO a ser elaborado pela Concessionária, conforme cláusula 12.7.

59º Questionamento:

O Anexo 21 prevê a demolição e reconstrução da Obra de Arte Especial (OAE) localizada no km 160,5 da rodovia SP-340. Contudo, o Anexo 02, página 31, indica que a referida OAE não integrará o sistema rodoviário objeto da futura concessão, por se tratar de ativo vinculado a outra concessionária atualmente em operação. Diante disso, entende-se que tal obra não será de responsabilidade da concessionária, podendo ser desconsiderada. Favor confirmar.

Ref.: Aba "lista de obras" do Anexo 21.

RESPOSTA: A CONCESSIONÁRIA deverá realizar as adequações necessárias para a implantação da faixa adicional prevista, do km 156 ao km 170,8, considerando ainda uma faixa exclusiva para o entrelaçamento do dispositivo.

60º Questionamento:

Para a implantação de determinadas obras de ampliação de capacidade e de melhoria, verificou-se a existência de interferência com passarelas atualmente implantadas, para as quais o Anexo 21 não prevê investimentos específicos de demolição.

Considerando a hipótese de inexistência de solução de engenharia que permita a execução das referidas obras sem a remoção dessas passarelas, entende-se, portanto, que a concessionária estará autorizada a proceder a demolição das referidas estruturas, sendo que os custos correspondentes serão objeto de recomposição.

Além disso, eventual reimplantação das passarelas deverá ser objeto de inclusão de investimento e reequilíbrio contratual.

Ref.: Aba "lista de obras" do Anexo 21.

RESPOSTA: Caso seja necessária, para cumprir as obras de ampliação previstas no ANEXO 21, a demolição e/ou reconstrução de passarela existente cuja adequação ou nova passarela nas proximidades não estejam previstas no ANEXO 21, a CONCESSIONÁRIA fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro dos respectivos custos. A análise de necessidade de reconstrução da passarela deverá considerar as intervenções previstas no ANEXO 21, bem como as condições de travessia de pedestres em referido trecho.

61º Questionamento:

O item 1.5 do Apêndice I estabelece que "Reduções de velocidade em locais específicos, como acessos, alças, interseções ou rotatórias, não serão consideradas como limitadores geométricos para definição da velocidade diretriz apresentados na tabela do item 3.1. Estes casos poderão ser tratados pela CONCESSIONÁRIA por meio da sinalização regulamentadora e ostensiva sob seu risco e responsabilidade, sem necessidade de avaliação da ARTESP."

À luz dessa previsão, entendemos que acessos, alças, rotatórias, bem como outros locais não expressamente previstos nessa listagem, não serão considerados limitadores geométricos para fins de definição da velocidade diretriz apresentada na tabela do item 3.1, desde que a exceção seja justificada pela Concessionária e possa ser tratada pela Concessionária por meio de sinalização regulamentadora e ostensiva. Solicitamos, por favor, a confirmação desse entendimento.

Ref.: Item 1.5 do Apêndice I.

RESPOSTA: O entendimento está correto. Para implementar referida redução, a Concessionária deverá observar as necessidades operacionais e de segurança locais, garantindo conformidade com as normas técnicas vigentes.

62º Questionamento:

Nos casos em que o traçado da rodovia atravessasse áreas urbanas previamente consolidadas, é comum que o trecho já se encontre plenamente integrado à malha viária municipal, com a presença de elementos típicos de uso urbano, como calçadas, travessias de pedestres, faixas de rolamento estreitas, semáforos, mobiliário urbano, acesso direto a imóveis e circulação mista de veículos e pedestres.

Esses elementos refletem decisões de planejamento urbano tomadas legitimamente pelo Município, no exercício de sua competência constitucional e legal para ordenar o uso e a ocupação do solo, conforme previsto no artigo 30, inciso I, da Constituição Federal, no artigo 24 e 60 do Código de Trânsito Brasileiro, que trata da classificação funcional das vias.

Diante disso, entendemos que, quando a rodovia atravessa trechos com essas características urbanas já estabelecidas, os elementos do viário urbano municipal devem prevalecer, devendo ser mantidos e respeitados pela Concessionária. A atuação da Concessionária, nesses casos, deve ser adaptada à natureza urbana do trecho, considerando os padrões técnicos aplicáveis a vias urbanas e preservando a configuração local preexistente.

A rodovia, portanto, não pode se sobrepor automaticamente sobre áreas urbanas consolidadas, impondo padrões rodoviários incompatíveis com o contexto urbano. Devem ser observadas as características e funcionalidades típicas de um viário urbano, assegurando a continuidade da mobilidade local e a segurança dos usuários.

Diante disso, favor confirmar o entendimento de que, nos trechos urbanos consolidados da rodovia, os elementos viários municipais já implantados prevalecem e devem ser respeitados, cabendo à Concessionária adaptar sua atuação à natureza urbana desses trechos. Este ponto foi atestado na 1ª ata de esclarecimentos relativa à Concorrência Internacional nº 004/2025 (Lote Paranapanema).

Ref.: N/A.

RESPOSTA: Os requisitos mínimos dos anexos técnicos já consideram trechos de rodovia inseridos em contexto urbano consolidado, contemplando as interferências existentes, os movimentos locais e as velocidades compatíveis com o ambiente urbano.

Ressalta-se, contudo, que eventuais limitações às intervenções previstas nos anexos técnicos devido a interferências urbanas deverão ser analisadas pontualmente por ocasião do Projeto Funcional. Eventuais alterações, desde que devidamente justificadas, poderão ser validadas pela ARTESP no âmbito do processo de aprovação disposto no APÊNDICE H.

63º Questionamento:

Considerando que a implantação de vias marginais em locais onde existam pontos de cobrança - como, por exemplo, a implantação de via marginal na seção do Pórtico 13 -, pode resultar na criação de rotas de fuga por meio das vias marginais implantadas, entende-se que, nesses casos, a Concessionária poderá deslocar o ponto de cobrança da via marginal ou de seus acessos, de modo a preservar a equação econômico-financeira do contrato. Esse entendimento está correto?

Ref.: N/A.

RESPOSTA: Para o PÓRTICO P13, a CONCESSIONÁRIA poderá propor localização alternativa àquela indicada no ANEXO 4 ou, alternativamente, apresentar solução operacional que impeça a utilização de rotas de desvio por meio de vias marginais. Para tanto, deverá ser assegurada a cobrança de pedágio do tráfego de longa distância, evitando o isolamento de bairros em relação ao centro do respectivo município.

64º Questionamento:

O Item 13.9.iv do Edital predica que será necessária "Certidão de regularidade de débito tributário, inscritos em dívida ativa, do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISS, perante a Fazenda Municipal, relativo ao domicílio ou sede da LICITANTE [...]".

Considerando que em nenhum outro item do Edital há exigência de comprovação de regularidade fiscal junto à Fazenda Estadual da sede da Licitante, entendemos que não será exigida a comprovação de regularidade fiscal junto à Fazenda Estadual para fins de habilitação.

Nosso entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer.

Ref.: Item 13.9, al. "iv", do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

65º Questionamento:

O Item 13.13 e ss. do Edital trata dos requisitos de qualificação econômico-financeira.

No entanto, em nenhum outro item do Edital há referência à apresentação de balanço, demonstração de resultado de exercício e demais demonstrações contábeis, pela Licitante.

Nessa linha, entendemos que não será necessária apresentação de balanço, demonstração de resultado de exercício e demais demonstrações contábeis, para fins de habilitação no que tange à qualificação econômico-financeira.

Nosso entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer.

Ref.: Item 13.13 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

66º Questionamento:

A Cl. 6.5 do Contrato estipula que "A PARTE interessada deverá, em 30 (trinta) dias após a materialização do evento que permite a extinção antecipada, nos termos da Cláusula 6.4, enviar notificação a outra PARTE indicando a intenção de extinguir o CONTRATO antecipadamente".

Nessa linha, solicitamos esclarecimentos sobre se o referido prazo de 30 (trinta) dias tem natureza preclusiva, de modo que a ausência de notificação dentro desse período implicaria a perda do direito de a PARTE interessada promover a extinção antecipada do CONTRATO, via resilição unilateral, com fundamento no respectivo evento.

Ref.: Cláusula 6.5 do Contrato.

RESPOSTA: O prazo previsto conta-se da materialização das hipóteses previstas na cláusula 6.4

do CONTRATO, destinando-se à formalização da intenção de extinguir o CONTRATO, considerando-se como preclusivo.

67º Questionamento:

A Cl. 16.1.1 do Contrato define os principais direitos e obrigações da Concessionária, a serem observados durante todo o prazo da concessão, prevendo em seu inciso lv a obrigação de: "16.1.1.lv. manter, durante todo o PRAZO DA CONCESSÃO, as CONDIÇÕES DE HABILITAÇÃO que lhe foram exigidas na LICITAÇÃO, necessárias à prestação dos serviços, observada a compatibilidade com o momento de execução contratual e, em especial, renovar, anualmente, os documentos de regularidade relativos ao INSS e ao FGTS, bem como de regularidade para com as Fazendas Federal e Municipal, durante toda a vigência deste CONTRATO, encaminhando-os à ARTESP."

Nessa linha, entendemos que não será necessária a regularidade para com a Fazenda Estadual, limitando-se à regularidade para com as Fazendas Federal e Municipal.

Nosso entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer.

Ref.: 16.1.lv do Contrato.

RESPOSTA: O entendimento está correto, devendo-se observar, contudo, a necessidade de manutenção de regularidade quanto ao IBS/CBS a partir do início de aplicação da Lei Complementar nº 214/2025.

68º Questionamento:

A Cl. 19.1.4 do Contrato trata da "implementação de medidas cautelares de reequilíbrio para a mitigação do impacto eventualmente gerado por alterações legislativas de caráter tributário, observando-se, no que couber, o regramento estabelecido na Resolução SPI nº 19, de 29 de maio de 2023".

Nessa linha, entendemos que as medidas cautelares de reequilíbrio são viáveis para qualquer evento de desequilíbrio, desde que tal risco não tenha sido alocado à Concessionária e que lhe gere impactos, desde que atendidos os requisitos da Resolução SPI nº 19/2023, e não apenas para alterações legislativas de caráter tributário.

Nosso entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer.

Frise-se que a ARTESP confirmou esse entendimento no 109º Questionamento no âmbito dos Esclarecimentos da CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 02/2024 (Lote Nova Raposo).

Ref.: Cláusula 19.1.4 do Contrato.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

69º Questionamento:

Entendemos que decisões judiciais ou decisões administrativas que possam impactar na implantação e/ou operação do Sistema Automático Livre se enquadram no inciso ii da Cl. 19.2 do Contrato. Nosso entendimento está correto?

Ref.: Cláusula 19.2.ii do Contrato.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

70º Questionamento:

A Cl. 19.2.1.1 do Contrato estabelece que "os recursos do SISTEMA CLEARING FREE FLOW serão movimentados para compensar evasão dos USUÁRIOS INADIMPLENTES de todas as concessionárias que tenham celebrado contratos de concessão anteriores à LICITAÇÃO e tenham formalmente aderido ao SISTEMA CLEARING FREE FLOW, assim como novas concessionárias que tenham celebrado contratos de concessão posteriores à LICITAÇÃO".

Nessa linha, solicitamos a apresentação da relação das concessionárias que já aderiram ao Sistema Clearing Free Flow.

Ref.: Cláusula 19.2.1.1 do Contrato.

RESPOSTA: A adesão de outras concessionárias ao SISTEMA CLEARING FREE FLOW encontra-se em processo de análise e implementação pela ARTESP.

71º Questionamento:

A Cl. 21.2.2.2 do Contrato estipula que, "independentemente do disposto na Cláusula 21.2.2.1 acima, investimentos da CONCESSIONÁRIA em razão de EVENTOS DE DESEQUILÍBRIO decorrentes da materialização dos riscos tratados na Cláusula 19.2 incisos xxv, xxiv, xxvii (...) serão reequilibrados exclusivamente em sede de REVISÃO EXTRAORDINÁRIA".

Ocorre que a Cl. 19.2 não contém inciso xxvii, ao passo que o inciso xxvi trata de "investimentos não previstos nos ANEXOS necessários para a restauração do tráfego e da segurança dos USUÁRIOS em função de EVENTO CLIMÁTICO EXTREMO".

Nessa linha, entendemos que a referência constante da Cl. 21.2.2.2 ao inciso "xxvii" da Cl. 19.2 corresponde, na realidade, ao inciso xxvi, tratando-se de mero erro material de numeração.

Nosso entendimento está correto?

Ref.: Cláusula 21.2.2.2 do Contrato.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

72º Questionamento:

A Cl. 24.4 do Contrato estipula que a "realização dos INVESTIMENTOS CONTINGENTES não está sujeita aos limites previstos na Cláusula 24.2, (ii) e (iii) [...]".

Nesse sentido, entendemos que os Investimentos Contingentes também não se sujeitam ao limite do inciso (i) da Cl. 24.2, correspondente à vedação de acréscimo de prazo superior a 10 (dez) anos ao Contrato, como meio de reequilíbrio para recompor os custos de investimentos adicionais, considerados de forma holística.

Nosso entendimento está correto?

Ref.: Cláusulas 24.2.i, 24.2.ii, 24.2.iii e 24.4 do Contrato.

RESPOSTA: O entendimento não está correto.

73º Questionamento:

A Cl. 24.2 do Contrato trata de novos investimentos não previstos originalmente no Plano Original

de Investimentos. Nesse sentido, o inciso iii da Cl. 24.2 estipula que, nos últimos 4 (quatro) anos da Concessão, os novos investimentos não poderão ser "superiores a 5% (cinco por cento) do montante originalmente previsto no Anexo 21".

Nessa linha, questiona-se se a base para se aferir o limite de 5% (cinco por cento) corresponde ao valor total do Anexo 21 ou se corresponde ao valor individualizado de cada linha/rubrica do Anexo 21.

Ref.: Cláusula 24.2.iii do Contrato.

RESPOSTA: A cláusula se refere ao valor total do ANEXO 21.

74º Questionamento:

A Cl. 22.4.3 do Contrato trata das regras de cálculo da taxa de desconto para a metodologia de fluxo de caixa marginal para fins de reequilíbrio econômico-financeiro.

Ocorre que a Cl. 22.4.3 do Contrato faz referência à Cl. 22.2.2.2, a qual predica que a taxa de desconto a ser adotada será a Taxa Interna de Retorno de 9,41% para eventos de desequilíbrio que se materializarem até o final do Segundo Ciclo de Revisão Ordinária.

Nesse sentido, entendemos que a referência à Cl. 22.2.2 pela Cl. 22.4.3 é desprovida de sentido, de modo que ela deve ser desconsiderada.

Nosso entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer.

Ref.: Cláusula 22.4.3 do Contrato.

RESPOSTA: Trata-se de erro material. A referência à Cláusula 22.2.2.2 constante na Cláusula 22.4.3 do CONTRATO deve ser desconsiderada.

75º Questionamento:

A Cl. 24.16.1 do Contrato trata de eventuais investimentos que sejam necessários para ampliação da capacidade de segmentos rodoviários em nível de serviço "E" ou "F" por mais de 50 h/ano.

Nessa linha, para investimentos que não estejam originalmente contemplados pelo Contrato, entendemos que os custos com a elaboração de projetos funcionais referenciados na alínea 'b' da Cl. 24.16.1 do Contrato serão passíveis de reequilíbrio econômico-financeiro, uma vez que a referida elaboração é exigida pela ARTESP quando da deterioração do nível de serviço, e, logo, deve ser considerado como projeto solicitado, nos termos da Cl. 24.8 do Contrato.

Nosso entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer.

Ref.: Cláusula 24.16.1.b do Contrato.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

76º Questionamento:

A Cl. 24.16.1 do Contrato trata de eventuais investimentos que sejam necessários para ampliação da capacidade de segmentos rodoviários em nível de serviço "E" ou "F" por mais de 50 h/ano.

Nessa linha, para investimentos que não estejam originalmente contemplados pelo Contrato, entendemos que a elaboração de projetos executivos ligados a tais investimentos pela

Concessionária somente será exigível após solicitação expressa da ARTESP/Poder Concedente e que os custos derivados serão passíveis de reequilíbrio econômico-financeiro.

Nosso entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer.

Ref.: Cláusula 24.16.1.b.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

77º Questionamento:

A Cl. 24.26.1 do Contrato estipula que a análise de readequações do PLANO DE INVESTIMENTOS não suspende os prazos de início e conclusão de obras previstos nos respectivos cronogramas, permanecendo tais obrigações válidas para fins de fiscalização e aplicação de penalidades.

Por sua vez, a Cl. 24.27.1 prevê que o Termo Aditivo e Modificativo poderá conter, mediante acordo entre as PARTES, disciplina específica quanto à alocação de riscos, responsabilidades e penalizações, caso a disciplina geral do CONTRATO não seja considerada adequada.

Nessa linha, entendemos que, uma vez celebrado Termo Aditivo e Modificativo que altere a obrigação que deu fundamento à instauração de Processo Administrativo Sancionador (PAS), a exigibilidade dessa obrigação - e, conseqüentemente, das penalidades a ela associadas - não seria mais aplicável, de modo que eventuais PAS existentes seriam arquivados sem aplicação de sanções.

Nosso entendimento está correto?

Caso negativo, entendemos que o próprio Termo Aditivo e Modificativo pode prever, mediante acordo entre as PARTES, a suspensão ou a não aplicação de penalidades relacionadas a obrigações que deixaram de ser vigentes ou foram substancialmente modificadas em razão do referido aditamento. Nosso entendimento está correto?

Ref.: Cláusulas 24.26.1 e 24.27.1 do Contrato.

RESPOSTA: A celebração de Termo Aditivo e Modificativo não afasta a responsabilização da CONCESSIONÁRIA por descumprimento de obrigações ocorrido quando seu cumprimento era exigível. Além disso, a possibilidade de alterações na disciplina contratual, nos termos da Cláusula 24.27.1, não alcança infrações já caracterizadas e objeto de PAS.

78º Questionamento:

A Cl. 32.2.2 do Contrato determina o montante de Garantia de Execução entre o período após a conclusão das obras de Ampliação Principal, conforme o Anexo 21; e os dois últimos anos da Concessão.

Nesse sentido, entendemos que o valor da Garantia de Execução para o referido período será de 10% (dez por cento) sobre o valor a ser definido a partir do somatório do maior valor definido no inciso 'i' da Cl. 32.2.2 e o valor do inciso 'ii' do mesmo dispositivo contratual.

Nosso entendimento está correto?

Ref.: Cláusula 32.2.2 do Contrato.

RESPOSTA: O entendimento não está correto. O valor base para o cálculo da GARANTIA DE EXECUÇÃO nos períodos não contemplados pela Cláusula 32.2.1 corresponderá ao somatório dos valores totais definidos a partir dos incisos "i" e "ii" da Cláusula 32.2.2. O fator de 10% deve ser aplicado somente nos períodos contemplados na Cláusula 31.2.1, cujo valor é calculado a partir dos investimentos totais.

79º Questionamento:

A Cl. 36.3.2 do Contrato estipula que o "processo administrativo sancionatório seguirá o rito da Lei Estadual nº 10.177/1998, [...]".

Nessa linha, considerando que o art. 63, V, 'd', da Lei Estadual 10.177/1998 fixa a etapa de alegações finais enquanto componente do devido processo legal administrativo, entendemos que o rito do processo sancionatório, disciplinado no Item 5 do Anexo 11, franqueará à Concessionária a oportunidade de apresentação de alegações finais, nos termos do dispositivo legal supracitado, após conclusão da instrução e antes da eventual prolação da decisão condenatória em primeira instância.

Nosso entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer.

Ref.: Cláusula 36.3.2 do Contrato.

RESPOSTA: A referência à Lei Estadual nº 10.177/1998 constitui erro material. Prevalece, em seu lugar, a Lei Complementar nº 1.413/2024, cujo rito dos processos administrativos sancionatórios não se subordina ao procedimento disciplinado nos arts. 62 a 64 da Lei Estadual nº 10.177/1998, sem prejuízo ao contraditório, à ampla defesa e ao devido processo, nos termos do § 1º do art. 14 da Lei Complementar nº 1.413/2024.

80º Questionamento:

A Cl. 43.4 do Contrato trata dos encargos derivados de contratos com Financiadores para fins de indenização no caso de extinção antecipada na modalidade de encampação, os quais devem observar "como limite os parâmetros compatíveis com o praticado pelo mercado em operações similares no momento da contratação da operação".

Por sua vez, a Cl. 43.4.1 do Contrato aponta que não poderão ser incluídos no cálculo "quaisquer contratos entre a CONCESSIONÁRIA e seus acionistas, assim como PARTES RELACIONADAS destes, ainda que tenham a natureza de mútuo ou financiamento, os quais serão indenizados na forma prevista na Cláusula 43.4".

Com base nisso, entendemos que valores ligados a contratos de mútuo ou financiamento entre Concessionária e Partes Relacionadas serão passíveis de indenização, de acordo com as regras aplicáveis para as diferentes modalidades de extinção antecipada, desde que tais valores sejam aderentes aos parâmetros compatíveis com o praticado pelo mercado em operações similares no momento da contratação da operação.

Nosso entendimento está correto? Caso negativo, favor indicar como serão indenizados esses valores.

Ref.: Cláusulas 43.4 e 43.4.1 do Contrato.

RESPOSTA:

O entendimento está incorreto. A cláusula 43.4.1 afasta expressamente do regime os contratos celebrados entre a CONCESSIONÁRIA e seus acionistas e/ou PARTES RELACIONADAS, ainda que formalmente estruturados como mútuo ou financiamento. Nesses casos, a indenização não será processada como dívida financeira, nem por parâmetros de mercado, posto que já englobada no mecanismo de recomposição de capital investido, na forma da cláusula 43.5 do CONTRATO.

Dessa forma, em caso de encampação, valores oriundos de contratos celebrados com acionistas ou PARTES RELACIONADAS já se consideram como indenizados por meio do mecanismo de lucros cessantes, considerados o capital aportado, os pagamentos já realizados, o limite de retorno da TIR do acionista previsto no EVTE e o período entre a vigência contratual e a data da encampação.

81º Questionamento:

A Cl. 45.2.1.iii do Contrato trata da rescisão unilateral em virtude de eventos de caso fortuito ou força maior, em linha com a disciplina do inciso iii da Cl. 6.4 do Contrato.

Ainda, o dispositivo em tela estipula que a indenização abrangerá os montantes previstos na Cl. 43.2.1 e que ela não abrangerá os lucros cessantes, previstos na Cl. 43.2.3.

Nesse sentido, entendemos que o regime de indenização para a hipótese de extinção antecipada em questão abrange o montante devido aos financiadores e demais credores, em linha com a Cl. 43.2.2.

Nosso entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer, considerando que os custos com financiadores e credores da Concessionária tende a representar valor relevante.

Ref.: Cláusula 45.2.1.iii do Contrato.

RESPOSTA: Na hipótese prevista na Cláusula 45.2.1 (iii) do CONTRATO, a indenização será calculada de acordo com o regramento disposto na Cláusula Quadragésima Segunda, com base no momento imediatamente anterior à ocorrência do evento de caso fortuito ou força maior, acrescida exclusivamente dos montantes previstos na Cláusula 43.2.1.

82º Questionamento:

A Cl. 48.1.1.iv do Contrato define que são considerados eventos de força maior ou caso fortuito, exemplificadamente, o "embargo comercial de nação estrangeira que produzem efeitos relevantes sobre a área abrangida pela CONCESSÃO ou sobre as atividades da CONCESSIONÁRIA."

Nessa linha, considerando a configuração de caso fortuito ou força maior em caso de embargo comercial de nação estrangeira, entendemos que também será considerado evento de caso fortuito ou força maior a hipótese de embargos e aplicação de tarifas pelo Governo Brasileiro que possam acarretar incremento substancial de custos para a Concessionária.

Nosso entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer.

Ref.: Cláusula 48.1.1.iv do Contrato.

RESPOSTA: O entendimento não está correto. Embargo comercial impostos por nação estrangeira, e seus respectivos efeitos, não se estendem nem se confundem com atos normativos, regulatórios ou de política econômica adotados pelo governo brasileiro, incluindo a

imposição de tarifas, embargos ou medidas comerciais internas, ainda que tais atos possam acarretar incremento de custos à CONCESSIONÁRIA. Medidas desta natureza não configuram caso fortuito ou força maior nos termos do CONTRATO e devem ser examinadas e enquadradas conforme a alocação objetiva de riscos prevista na CLÁUSULA DÉCIMA NONA do CONTRATO.

83º Questionamento:

O Item 1.6 do Anexo 4 estipula que "para os PÓRTICOS P07 e P08, a CONCESSIONÁRIA poderá apresentar para aprovação da ARTESP solução operacional para assegurar a cobrança da TARIFA DE PEDÁGIO de USUÁRIOS que utilizem rotas de fuga locais".

Por sua vez, os Itens 3.4 e 3.5 do Anexo 20 predizam que caberá reequilíbrio econômico-financeiro, a ser avaliado em sede de Revisão Extraordinária, em decorrência de investimentos necessários para implantação de medidas necessárias para minimizar o impacto sobre a Receita Tarifária decorrente de implantação regular de novos Acessos.

Nessa linha, de forma análoga aos dispositivos supracitados do Anexo 20, entendemos que a Concessionária fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro caso implante soluções operacionais para assegurar a cobrança de Tarifa de Pedágio de Usuários que utilizem rotas de fuga locais.

Nosso entendimento está correto?

Ref.: Item 1.6 do Anexo 4.

RESPOSTA: O entendimento não está correto. O dispositivo previsto no ANEXO 20 se aplica somente à novos acessos.

84º Questionamento:

O Item 3.1.5 do Anexo 4 trata sobre o desconto de 5% quando o Usuário utilizar sistemas de cobrança automática, sem prejuízo da aplicação adicional do DUF.

Já os incisos (i) e (ii) do Item 4.11.3 do Anexo 4 tratam dos percentuais aplicáveis ao DUF: "(i) A partir da 11ª passagem no mesmo PÓRTICO ou PRAÇA DE PEDÁGIO, no mesmo sentido de fluxo e dentro de um mesmo mês calendário será aplicado um desconto de 10% (dez por cento). (ii) A partir da 21ª passagem no mesmo PÓRTICO ou PRAÇA DE PEDÁGIO, no mesmo sentido de fluxo e dentro de um mesmo mês calendário será aplicado um desconto de 20% (vinte por cento)" Nesse sentido, entendemos que os percentuais do Item 3.1.5 e dos incisos (i) e (ii) do Item 4.11.3 do Anexo 4 não são cumulativos entre si.

Nosso entendimento está correto? Frise-se que a ARTESP confirmou esse entendimento no 226º Questionamento no âmbito dos Esclarecimentos da CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 02/2024 (Lote Nova Raposo).

Ref.: Itens 3.1.5 e 4.11.3 do Anexo 4.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

85º Questionamento:

A Cl. 3.3.3 do Anexo 4 estipula que "os termos dos eventuais planos de TARIFAS DE PEDÁGIO variáveis ou dinâmicas (...) serão acordados entre as PARTES, inclusive quanto a eventual

reconhecimento de desequilíbrio econômico-financeiro”.

Por sua vez, a Cl. 3.3.5 dispõe que “a avaliação de eventual pleito de reequilíbrio econômico-financeiro decorrente de planos de tarifas variáveis ou dinâmicas levará em conta o volume de veículos por eixos equivalentes e o valor da TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO”.

Nessa linha, entendemos que:

(i) poderá haver pleito de reequilíbrio econômico-financeiro independentemente de a iniciativa para a proposição do plano ter partido da CONCESSIONÁRIA ou do PODER CONCEDENTE; e

(ii) eventual reequilíbrio também deverá ser acordado entre as PARTES.

Nosso entendimento está correto?

Ref.: Itens 3.3.3 e 3.3.5 do Anexo 4.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

86º Questionamento:

De acordo com a descrição das Fórmulas 2 e 3 do Anexo 4, (i) para o primeiro ano contratual a tarifa será atualizada mediante a aplicação do IPCA, sendo o índice aplicável para a atualização o IPCA do segundo mês anterior à data de assinatura do contrato e (ii) o primeiro reajuste tarifário será realizado, como regra, a partir do segundo ano contratual e, os demais, anualmente a partir da data do reajuste anterior.

Conforme regramento previsto nas Cls. 6.1 e 10.1 do Contrato, a eficácia contratual, inclusive para fins da contagem de prazo e aniversário do contrato, se inicia após a assinatura do Termo de Transferência Inicial (TTI), marco para o reajuste anual da tarifa quilométrica. Diante do exposto entende-se que:

(i) uma vez assinado o Termo de Transferência Inicial, a Tarifa de Pedágio a ser aplicada para a operação comercial das praças de pedágio, que tem início imediato, será aquela atualizada nos termos da Fórmula 2 do Anexo 4, ou seja, mediante a aplicação do IPCA do segundo mês anterior ao **mês da assinatura do TTI** e não da data de assinatura do Contrato;

(ii) o primeiro reajuste deverá ocorrer em 12 meses após a celebração do Termo de Transferência Inicial, mediante a aplicação do IPCA do segundo mês anterior ao mês data de reajuste; e

(iii) todos os demais reajustes ocorrerão em 12 meses da realização do primeiro e, portanto, os reajustes são orientados pela data de assinatura do Termo de Transferência Inicial que caracteriza a data de aniversário do contrato de concessão.

Nossos entendimentos estão corretos? Frise-se que a ARTESP confirmou esse entendimento no 185º Questionamento no âmbito dos Esclarecimentos da CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 02/2024 (Lote Nova Raposo).

Ref.: Item 4.6.1.2 do Anexo 4.

RESPOSTA: (i) O entendimento não está correto. Observar a resposta ao pedido de esclarecimento nº 32.

(ii) Observar a resposta ao pedido de esclarecimento nº 32. (iii) O entendimento está correto.

87º Questionamento:

O item 5.1 do Anexo 4 trata do arredondamento da tarifa básica de pedágio, estabelecendo em seu inciso i. que, "quando o algarismo na casa dos centavos for menor ou igual 5 (cinco), substituir-se-á por 0 (zero)", enquanto no inciso ii. há previsão de que, "quando o algarismo na casa dos centavos for superior a 5 (cinco), substituir-se-á por 0 (zero) e aumentar-se-á de 1 (um) o algarismo da casa das dezenas de centavos."

Nessa linha, questiona-se se o arredondamento da tarifa básica de pedágio, na forma estabelecida no item 5.1 do Anexo 4, ensejará direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Ref.: Item 5 do Anexo 4.

RESPOSTA: O arredondamento previsto no ANEXO 4 não enseja reequilíbrio econômico-financeiro.

88º Questionamento:

O item 4.2.7 do Anexo 5 estipula que a CONCESSIONÁRIA, "além do disposto no Convênio com a Polícia Militar Rodoviária, nos termos do Anexo 7, deverá prover a Polícia Militar Rodoviária das viaturas necessárias à execução das atividades de policiamento ostensivo", observadas as especificações técnicas indicadas, mas não explicita quantitativos mínimos, critérios de dimensionamento ou parâmetros operacionais para definição do número de viaturas a serem fornecidas.

Nessa linha, entendemos que o adequado dimensionamento das viaturas a serem disponibilizadas pela CONCESSIONÁRIA depende do conteúdo e das diretrizes a serem estabelecidas no Convênio com a Polícia Militar Rodoviária, razão pela qual solicitamos a disponibilização desse Convênio.

Ref.: Item 4.2.7 do Anexo 5.

RESPOSTA: O número de viaturas está apresentado no item 3.2.1 (iii) do ANEXO 7. Todos os documentos licitatórios e estudos necessários à elaboração das PROPOSTAS DE PREÇO, foram disponibilizados no data room do projeto. Para acessar o data room, os interessados devem enviar solicitação para rotamogiana@sp.gov.br, conforme EDITAL.

89º Questionamento:

Deve-se considerar que serão transferidos ao futuro concessionário veículos e equipamentos operacionais utilizados pela Renovias?

Caso positivo, solicita-se a relação desses veículos e ou equipamentos.

Ref.: Item 1.7 do Anexo 7.

RESPOSTA: Os veículos e equipamentos operacionais da Renovias não serão transferidos à CONCESSIONÁRIA, a não ser aqueles equipamentos cuja transferência esteja expressamente mencionada nos anexos técnicos.

90º Questionamento:

O Item 3.1.1 do Anexo 7 trata de eventuais investimentos para ampliação de capacidade para "trechos que registrem mais de 300 horas em nível de serviço "D" nos últimos doze meses [...]".

Nessa linha, entendemos que os custos com elaboração de projetos funcionais e orçamento referencial ligados a esses investimentos, desde que se tratem de investimentos não previstos originalmente no Contrato, serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro, uma vez que a referida elaboração é exigida pela ARTESP quando da deterioração do nível de serviço, e, logo, deve ser considerado como projeto solicitado, nos termos da Cl. 24.8 do Contrato.

Nosso entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer.

Ref.: Item 3.1.1 do Anexo 7.

RESPOSTA: Observar as respostas aos pedidos de esclarecimento n. 75 e n. 76.

91º Questionamento:

O Item 3.1.1 do Anexo 7 trata de eventuais investimentos para ampliação de capacidade para "trechos que registrem mais de 300 horas em nível de serviço "D" nos últimos doze meses [...]".

Nessa linha, entendemos que a elaboração de projetos executivos ligados a tais investimentos pela Concessionária somente será exigível após solicitação expressa da ARTESP/Poder Concedente e que os custos derivados serão passíveis de reequilíbrio econômico-financeiro.

Nosso entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer.

Ref.: Item 3.1.1 do Anexo 7.

RESPOSTA: Observar as respostas aos pedidos de esclarecimento n. 75 e n. 76.

92º Questionamento:

O item 6.2 do Anexo 15 estipula que "nos casos de incorreções ou falhas identificadas (i) no RELATÓRIO DE VISTORIA APROVADO DO SISTEMA EXISTENTE e/ou (ii) no RELATÓRIO DE VISTORIA APROVADO DO SISTEMA REMANESCENTE, (...) a CONCESSIONÁRIA será obrigada a realizar as respectivas correções após determinação da ARTESP, observado o item 4.10 (ii), caso comprovado impacto econômico-financeiro, configurando EVENTO DE DESEQUILÍBRIO do CONTRATO".

Nessa linha, entendemos que, no que se refere à remediação de passivos ambientais do Sistema Existente e no Sistema Remanescente, a atuação da Concessionária estará, em princípio, condicionada à prévia determinação ou anuência da ARTESP, de modo que ela não precisará adotar providências nesse ínterim, salvo situações emergenciais.

Nosso entendimento está correto?

Ref.: Item 6.2 do Anexo 15.

RESPOSTA: Nos termos do item 6.1 do ANEXO 15, os passivos socioambientais constantes do Apêndice B ou da lista de TCRA's do Anexo 2, bem como aqueles deles decorrentes, deverão ser

corrigidos pela CONCESSIONÁRIA nas condições previstas no CONTRATO e em seus ANEXOS. A hipótese prevista no item 6.2 do referido ANEXO refere-se a incorreções ou falhas identificadas nos RELATÓRIOS DE VISTORIA, tanto do SISTEMA REMANESCENTE quanto do SISTEMA EXISTENTE, casos em que a CONCESSIONÁRIA estará obrigada a realizar as correções após determinação da ARTESP.

93º Questionamento:

O Item 2.4.1 do Anexo 20 estipula que a Concessionária deverá demolir as Praças de Pedágio em no máximo 6 (seis) meses após a Conversão.

Nesse sentido, entende-se que a partir da assinatura do Termo de Transferência Inicial, a Concessionária não será obrigada a realizar qualquer ampliação ou melhoria das Praças de Pedágio existentes por qualquer motivo, devendo apenas mantê-las nas condições em que foram transferidas, de modo que caso o Poder Concedente ou a Artesp demandem a realização de ampliação de qualquer das Praças de Pedágio antes da Conversão, os investimentos realizados pela Concessionária serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária.

Nosso entendimento está correto? Frise-se que a ARTESP confirmou esse entendimento no 129º Questionamento no âmbito dos Esclarecimentos da CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 02/2024 (Lote Nova Raposo) e no 87º Questionamento no âmbito dos Esclarecimentos da CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 01/2024 - Lote Rota Sorocabana.

Ref.: Item 2.4.1 do Anexo 20.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

94º Questionamento:

O item 7.1 do Apêndice D (Contrato de Administração de Contas) estipula que, “caso seja enviada Notificação de Exercício para o BANCO DEPOSITÁRIO”, deverão ser adotadas determinadas providências operacionais relacionadas à suspensão e à retenção de transferências de valores, bem como ao atendimento das instruções do Agente, sem condicionar expressamente o envio da referida Notificação de Exercício à prévia celebração de Acordo Tripartite.

Nessa linha, entendemos que a Notificação de Exercício pode ser utilizada para viabilizar o exercício dos direitos de step-in pelos Financiadores, inclusive na ausência de Acordo Tripartite formalmente celebrado.

Nosso entendimento está correto?

Ref.: Item 7.1 do Apêndice D.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

95º Questionamento:

Entendemos que Manifestações populares e eventos análogos que resultem em fechamento do Sistema Rodoviário que impactem o atendimento aos parâmetros operacionais não poderão implicar penalização da Concessionária no que diz respeito aos parâmetros operacionais, pois configuram inexigibilidade de conduta diversa por parte da Concessionária.

Nosso entendimento está correto? Frise-se que a ARTESP confirmou esse entendimento no 33º Questionamento no âmbito dos Esclarecimentos da CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 02/2024 (Lote Nova Raposo).

Ref.: Apêndice G.

RESPOSTA: O entendimento é parcialmente correto. A CONCESSIONÁRIA não será penalizada desde que, no caso concreto, reste caracterizada inexigibilidade de conduta diversa. O entendimento firmado no Lote Nova Raposo não trata de afastamento automático de penalidade, mas condicionado à verificação casuística.

96º Questionamento:

O item 9.1 do Apêndice H estipula que a CONCESSIONÁRIA deverá encaminhar à ARTESP a “Notificação de Conclusão” da obra, a qual deverá ser aprovada pela ARTESP em até 30 (trinta) dias contados do seu recebimento, após as vistorias necessárias para liberação da via, sendo tal aprovação o parâmetro para estipulação da data de finalização das obras.

Por sua vez, o item 4.3.1 do Anexo 4 dispõe que a Requalificação Tarifária ocorrerá após a finalização das obras ali elencadas, consideradas concluídas nos termos previstos nos respectivos anexos. Nessa linha, entendemos que eventual descumprimento, pela ARTESP, do prazo de 30 (trinta) dias para aprovação da Notificação de Conclusão e consequente liberação da obra, quando tal atraso impactar o momento de implementação da Requalificação Tarifária, configurará atraso na requalificação tarifária, ensejando a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato nos termos do item 4.9.2 do Anexo 4, preferencialmente mediante a utilização de recursos disponíveis na Conta de Ajuste da Concessão.

Nosso entendimento está correto?

Ref.: Item 9.1 do Apêndice H.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

97º Questionamento:

Em relação aos passivos socioambientais apresentados no Apêndice B, foi apresentada uma relação de **297** passivos a serem considerados para recuperação por responsabilidade da concessionária.

No entanto, de acordo com a memória de cálculo da planilha CAPEX E OPEX socioambiental o valor considera somente **200** passivos a serem recuperados (6.1a Passivos_Cad_PEsosivos).

Nessa linha, questiona-se aonde estão precificados os outros **97** passivos.

Caso tais passivos não estejam precificados no âmbito do instrumento convocatório, questiona-se se tais passivos deverão ser precificados pelas Licitantes no bojo de suas respectivas propostas econômicas.

Ref.: N/A.

RESPOSTA: Observar o aviso eletrônico publicado no dia 02/01/2026. Os estudos disponibilizados no data-room são meramente referenciais e não são vinculantes, cabendo às

licitantes elaborarem suas próprias propostas com base na documentação disponibilizada no certame, incluindo, entre outros elementos, o edital, seus anexos, a matriz de riscos e as demais informações pertinentes

98º Questionamento:

Os estudos ambientais apresentados e orçados na planilha CAPEX E OPEX socioambiental foram propostos a partir de consulta junto ao órgão ambiental do estado de São Paulo? Existe um parecer prévio da CETESB?

Em relação às obras (SP - 225 - DISPOSITIVOS 2º ano/ SP-340 Marginal 2º ano / SP-342 (239,600 ao 251,150) - 7º ano – Duplicação / SP-342 (173,56KM AO 250,00KM) - 6º ano - Dispositivos e acessos / SP-342 CONTORNO - 8º ano - 9,45 km) há estudo ambiental previsto no edital ou nos estudos disponibilizados no Data Room?

Ref.: N/A.

RESPOSTA: Os estudos disponibilizados no data-room são meramente referenciais e não são vinculantes. Todavia, cabe ressaltar que os estudos ambientais referenciais foram elaborados a partir da análise dos requisitos do licenciamento necessário para todo o conjunto de intervenções previstas na CONCESSÃO.

99º Questionamento:

Em relação aos estudos ambientais adicionais necessários e não previstos no CAPEX E OPEX socioambiental para atender todos os licenciamentos decorrentes das obras de investimento do Anexo 7 e Anexo 21, questiona-se se os custos correspondentes deverão ser precificados pelas Licitantes no bojo de suas respectivas propostas econômicas.

Ref.: N/A.

RESPOSTA: Observar o aviso eletrônico publicado no dia 02/01/2026. Os estudos disponibilizados no data-room são meramente referenciais e não são vinculantes, cabendo às licitantes elaborarem suas próprias propostas com base na documentação disponibilizada no certame, incluindo, entre outros elementos, o edital, seus anexos, a matriz de riscos e as demais informações pertinentes.

100º Questionamento:

Considerando as travessias e cursos d'água do Sistema Rodoviário, não há previsão no edital de implantação de caixas de contenção de produtos perigosos.

Caso a implantação de tais dispositivos seja solicitada pela CETESB, os custos associados serão objeto de reequilíbrio?

Ref.: N/A.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

101º Questionamento:

Considerando que parte do ativo é de uma concessionária já em atuação, entende-se que estes

segmentos serão transferidos com zona livre sem a presença de vegetação e/ou elementos que possam configurar obstáculos.

Dessa maneira, a futura concessionária deve prever investimento somente para o trecho atualmente sob gestão do DER?

Caso sejam necessárias intervenções para limpeza e adequação na zona livre no trecho atualmente sob concessão, os custos associados serão objeto de reequilíbrio?

Ref.: N/A.

RESPOSTA: Eventuais não-conformidades relacionadas ao SISTEMA REMANESCENTE passíveis de reequilíbrio estão disciplinadas no ANEXO 15.

102º Questionamento:

Para o plantio compensatório há previsão de 39ha.

Essa área não parece suficiente para compensação de mais de 200 km de duplicação e 6km de greenfield (Contorno de Águas da Prata) contemplados no CAPEX.

Caso seja necessária compensação ambiental adicional ao volume inicialmente previsto, o valor será objeto de reequilíbrio?

Ref.: N/A.

RESPOSTA: Os estudos disponibilizados no data-room são meramente referenciais e não são vinculantes.

103º Questionamento:

Com relação à necessidade de regularização das outorgas dos sistemas de travessias de cursos d'água, listada como passivo no item "5.1.4 Interferência nos recursos hídricos" da Licença de Operação de Regularização N° 2864 e PT 104/2024/IL, solicitamos informações adicionais (quantidade, localização e especificações) referente às travessias objeto da referida regularização.

Ref.: N/A.

RESPOSTA: Todos os documentos licitatórios e estudos necessários à elaboração das PROPOSTAS DE PREÇO, foram disponibilizados no data room do projeto. Para acessar o data room, os interessados devem enviar solicitação para rotamogiana@sp.gov.br, conforme EDITAL.

104º Questionamento:

Na republicação do Edital, houve alteração de localização do pátio P13. Na região de sua nova localização, consta a construção de uma via marginal entre os km 238,5 e 239,7 da SP-344, prevista para o 7º ano. Caso a via expressa tenha acesso de entrada e saída para a via marginal nessa região, haverá fuga do pátio.

É correto afirmar que a via marginal não terá retorno após o ponto de implantação do pátio, considerando que um retorno para a via expressa configuraria rota de fuga para a cobrança desse pátio?

Ref.: Item 1.4 do Anexo 4.

RESPOSTA: Observar a resposta ao pedido de esclarecimento nº 63.

105º Questionamento:

Em relação às premissas para “Conservação do Sistema Rodoviário”, observamos que os 5 primeiros anos da concessão consideram uma frequência inferior de intervenções na malha viária, quando comparados aos anos 6 a 30, acarretando num OPEX reduzido neste período.

Nessa linha, favor esclarecer o critério adotado para definição dessa frequência de atuação dos serviços de Conservação, considerando que os parâmetros do Edital se aplicam ao longo dos 30 anos.

Ref.: N/A.

RESPOSTA: Os estudos disponibilizados no data-room são meramente referenciais e não são vinculantes.

106º Questionamento:

O item 3.2.13 (Iluminação Viária) do Anexo 07 (Serviços Correspondentes às Funções de Ampliação), afirma que a CONCESSIONÁRIA "não será responsável por custear o fornecimento de energia elétrica no trecho, sendo responsável apenas pelo pagamento da contribuição para o custeio, a expansão e a melhoria do serviço de iluminação pública" (COSIP).

Assim, tal dispositivo isenta a CONCESSIONÁRIA do custo de fornecimento de energia elétrica para a iluminação pública nos trechos urbanos, atribuindo a ela apenas o pagamento da COSIP.

Nesse sentido, solicitamos esclarecimentos acerca dos critérios que configuram um trecho urbano.

Ref.: Item 3.2.13 do Anexo 7.

RESPOSTA: A caracterização do perímetro referente a zona urbana e rural depende da análise da normativa urbanística de cada município.

107º Questionamento:

O Item 3.2.5 do Anexo 7 (Serviços Correspondentes às Funções de Ampliação), estabelece que, a necessidade de implantação das Áreas de Parada de Cargas Excepcionais e Produtos Perigosos, será avaliada pela CONCESSIONÁRIA e que a ARTESP poderá aprovar referida implantação, garantido o reequilíbrio econômico-financeiro.

Nesse sentido, solicitamos que a ARTESP forneça os parâmetros técnicos e critérios objetivos que deverão ser utilizados pela CONCESSIONÁRIA para realizar essa avaliação de necessidade.

Ref.: Item 3.2.5 do Anexo 7.

RESPOSTA: Os estudos técnicos devem ser devidamente fundamentados, observadas as normas aplicáveis e as boas práticas de engenharia e operação rodoviária. Para fins dessa

avaliação, deverão ser considerados, de forma integrada e justificada, entre outros aspectos pertinentes:

as características do tráfego, incluindo volume, composição veicular, participação de cargas excepcionais e de produtos perigosos, bem como sua distribuição temporal e sazonalidade;

as condições geométricas, operacionais e de segurança viária do trecho analisado, incluindo a existência de dispositivos e acessos;

a localização e a capacidade de áreas de parada existentes no sistema rodoviário e em sua área de influência;

os requisitos estabelecidos na legislação e regulamentação aplicáveis, especialmente aquelas relativas ao transporte de produtos perigosos, à segurança viária e ao meio ambiente;

os riscos operacionais e de segurança associados à inexistência de áreas adequadas de parada, incluindo impactos potenciais aos usuários, à população lindeira e ao meio ambiente.

A eventual proposta de implantação deverá ser submetida à análise e aprovação prévia da ARTESP, acompanhada da respectiva justificativa técnica, estudos de viabilidade e estimativa de custos, nos termos contratuais.

108º Questionamento:

O Item 3.2.14 do Anexo 07 (Serviços Correspondentes às Funções de Ampliação), indica que a CONCESSIONÁRIA se responsabilizará pela implantação da infraestrutura cicloviária "prevista nos ANEXOS 12 e 21". Contudo, o Anexo 21 não detalha extensões ou localizações específicas.

Nesse sentido, favor esclarecer quais são as extensões, localizações e tipologias (pista simples, dupla, uso compartilhado) exatas das ciclovias cuja implantação é uma obrigação vinculante da Concessionária?

Ref.: Item 3.2.14 do Anexo 7.

RESPOSTA: A tipologia das ciclovias a serem implantadas é bidirecional (mão dupla), devendo atender à largura mínima estabelecida pelas normas vigentes, de acordo com a tipologia e contexto aplicáveis. As extensões de cada ciclovia, bem como as respectivas coordenadas iniciais e finais, são detalhadas na aba "lista de obras" do ANEXO 21.

109º Questionamento:

O Item 4.2.1 do Anexo 06 (Serviços Correspondentes às Funções de Conservação), afirma que "a superfície do pavimento deverá ser recoberta com camada betuminosa a cada intervenção".

Entendemos que a Concessionária terá a flexibilidade para definir a metodologia e a extensão das intervenções de conservação especial de pavimento, não sendo obrigatório o recobrimento de 100% da superfície a cada ciclo, desde que os parâmetros de desempenho e o intervalo mínimo entre intervenções sejam rigorosamente cumpridos.

Nosso entendimento está correto?

Ref.: Item 4.2.1 do Anexo 6.

RESPOSTA: O entendimento está correto. Conforme item 4.2.1 (h) do ANEXO 06, a intervenção superficial contínua é exigida a partir do 4º ano de concessão quando ocorrer 20 remendos em uma extensão de 1.000 metros e acima de 4 remendos em uma extensão de 100 metros.

110º Questionamento:

O Item 2 do Anexo 2 (Sistema Rodoviário), estabelece que o levantamento do SISTEMA RODOVIÁRIO é "referência" e que a LICITANTE deve "realizar, por conta própria e às suas expensas, levantamentos e aprofundamentos apropriados e pertinentes" para formular sua proposta.

Considerando que o material referencial do edital não é vinculante para a formulação da proposta, e que a CONCESSIONÁRIA deve realizar seus próprios estudos, solicitamos à ARTESP que defina quais "taxas de crescimento" (por exemplo, crescimento do PIB, do VDMA – Volume Diário Médio Anual – por categoria veicular e elasticidades para premissas de tráfego) devem ser obrigatoriamente adotadas pela Concessionária na elaboração de suas projeções de tráfego e dimensionamento dos projetos de pavimento.

Ref.: Item 2 do Anexo 2.

RESPOSTA: Os projetos de dimensionamento de pavimento devem seguir as normativas vigentes quando da sua elaboração.

111º Questionamento:

O Item 4.2.1.(b) (Condições de Conforto) do Anexo 6 (Serviços Correspondentes às Funções de Conservação), dispensa a obrigatoriedade de atendimento a condições de conforto para irregularidade longitudinal em ramos e dispositivos com velocidade operacional menor que 40 km/h e/ou extensão inferior a 500 metros, exigindo apenas a condição de superfície.

Assim, em relação à medição da irregularidade longitudinal (IRI/QI) em ramos e dispositivos com velocidade operacional inferior a 40 km/h e/ou extensão menor que 500 metros (Anexo 06, item 4.2.1.(b)), entendemos que, para esses trechos, a medição do IRI/QI não será exigida como indicador de desempenho de conforto, de modo que atendimento aos padrões de superfície (IGG) e segurança (atrito/macrotextura) serão considerados suficientes.

Ref.: Item 4.2.1, al. "b", do Anexo 6.

RESPOSTA: A medição de IRI não será exigida nestes casos, porém os demais parâmetros são exigidos conforme item 4.2.1 (h) do Anexo 06 – Tabela de Parâmetros de Desempenho de Pavimentos de Ramos e Dispositivos: parâmetros de condição superficial e segurança, intervenção superficial continua em caso de área excessivamente remendada, além de Deflexões Recuperáveis Características.

112º Questionamento:

O Item 4.2.2 (Padrões (m) adequação de gabarito vertical das OAEs) do Anexo 6 (Serviços Correspondentes às Funções de Conservação), exige gabarito vertical superior a 5,50 metros. O item 3.28 (Vias Marginais / Dispositivos de Entroncamento) do Anexo 7 (Serviços Correspondentes às Funções de Ampliação), reitera essa exigência.

Considerando que há OAEs existentes onde a adequação pode ser extremamente onerosa ou inviável devido a restrições locais (e.g. urbanização densa ou proximidade com rios/ferrovias), favor esclarecer:

i. Se a ARTESP poderá dispensar a adequação do gabarito vertical para OAEs específicas mediante apresentação de justificativa técnica e estudos de viabilidade econômica pela Concessionária.

ii. Caso a adequação do gabarito vertical exija métodos construtivos não convencionais, conforme a Cl. 19.1.ii e a Cl 21.2.6 do Contrato, ou até mesmo a demolição e reconstrução da OAE, entendemos que os custos extraordinários para tais intervenções serão integralmente reequilibrados em favor da Concessionária. Nosso entendimento está correto?

iii. Caso a adequação do gabarito vertical exija desapropriações adicionais não previstas no Anexo 21, entendemos que os custos para essas intervenções serão integralmente reequilibrados em favor da Concessionária? Nosso entendimento está correto?

Ref.: Item 4.2.2 do Anexo 6 e 3.2.8 do Anexo 7.

RESPOSTA: Caso alguma solução técnica para adequação do gabarito vertical prevista no contrato de concessão e respectivos anexos não seja tecnicamente viável, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar justificativa técnica e comprovação da inviabilidade, propondo nova solução técnica para apreciação da ARTESP.

- i. A ARTESP poderá dispensar a adequação do gabarito vertical para OAEs específicas quando ocorrer inviabilidade técnica.
- ii. Caso a adequação do gabarito vertical exija demolição e reconstrução de OAE não previstas no ANEXO 21, não sendo possível realizar rebaixamento de greide, os custos deverão ser devidamente comprovados e reequilibrados em favor da CONCESSIONÁRIA.
- iii. O entendimento não está correto.

113º Questionamento:

O Item 4.2.2.(g) (classe de trem tipo nas OAEs para recuperações, reforços e ou alargamentos) do Anexo 6 (Serviços Correspondentes às Funções de Conservação), ao tratar de alargamento de OAEs, exige o dimensionamento para TB-45 tf (ou norma ABNT vigente) e a inclusão de acostamentos com "largura igual ou superior à da pista existente".

Nessa linha, solicitamos esclarecer:

- i. A expressão "largura igual ou superior à da pista existente" refere-se à largura total da plataforma (pistas de rolamento + acostamentos atuais) ou apenas às faixas de rolamento existentes?
- ii. Em caso de discrepância entre a largura da pista existente e o padrão mínimo de acostamento exigido pelas normas ABNT para o trem tipo TB-45 tf, qual largura deverá prevalecer, e como a ARTESP avaliará a conformidade para evitar ambiguidades ou interpretações diversas por parte da Concessionária?

Ref.: Item 4.2.2, al. "g", do Anexo 6.

RESPOSTA: A largura da plataforma da OAE deverá ser compatível com a largura da plataforma do trecho. Devem ser respeitadas as normas vigentes na época da elaboração do Projeto Funcional.

114º Questionamento:

O Item 4.2.2 (g) (Obra sem patologias estruturais -> alargamento) do Anexo 6 (Serviços

Correspondentes às Funções de Conservação), prevê que o alargamento de OAEs sem patologias estruturais pode ser dividido em duas fases, com o reforço da estrutura existente a ser realizado "quando do surgimento de anomalias estruturais".

Assim, solicitamos confirmar se o dimensionamento da primeira fase (parte nova da obra) deve ser projetado para suportar o trem tipo TB-45 tf (ou norma ABNT vigente) por si só, garantindo a conformidade total com as normas desde a sua conclusão, independentemente da execução da segunda fase de reforços da estrutura existente.

Em caso negativo, qual o critério para avaliação da capacidade de carga da OAE após a primeira fase e antes da segunda fase?

Ref.: Item 4.2.2, al. "g", do Anexo 6.

RESPOSTA: No caso de alargamento, o projeto executivo deverá contemplar dimensionamento de toda a obra para o TB-45 tf ou o trem tipo vigente na norma ABNT aplicável à época da intervenção, NBR 7.188 e suas revisões e alterações. A parte nova da OAE, executada na primeira fase do alargamento, deverá ser integralmente dimensionada para o trem-tipo TB-45 tf. De modo geral, a estrutura colocada em operação não pode apresentar deficiência resistente, ainda que esteja prevista intervenção futura.

115º Questionamento:

O Item 4.2.2 do Anexo 6 (Serviços Correspondentes às Funções de Conservação) e o Item 3.1.2 do Anexo 7 (Serviços Correspondentes às Funções de Ampliação), mencionam os temas de "Ampliação / Implantação de Obras de Arte Especiais", "alargamentos em Obras de Arte Especiais" e "novas Obras de Arte Especiais".

O Anexo 21 (EVTE) é vinculante quanto à "descrição de cada item de investimento". Assim, em situações em que o Anexo 21 descreva a "implantação de uma nova OAE" para um determinado local, mas os estudos da CONCESSIONÁRIA demonstrem que um "alargamento e reforço estrutural" da OAE existente seria uma solução técnica mais eficiente, segura e economicamente vantajosa para atender aos padrões do edital e ao trem tipo TB-45 tf, entendemos que a concessionária poderá propor a alternativa de "alargamento e reforço estrutural" em vez da "implantação de nova OAE".

Nosso entendimento está correto?

Ref.: Item 4.2.2 do Anexo 6 e 3.1.2 do Anexo 7.

RESPOSTA: Em casos em que o ANEXO 21 indique a "implantação de nova OAE", a CONCESSIONÁRIA poderá submeter previamente à análise e aprovação da ARTESP, de forma tecnicamente fundamentada, o estudo de alternativa de alargamento associado a reforço estrutural da OAE existente, desde que atendam integralmente aos padrões técnicos e funcionais requeridos, incluindo a verificação estrutural para o trem-tipo TB-45 tf, e que não impliquem redução de desempenho, capacidade ou vida útil. Ressalta-se que a adoção dessa alternativa ficará condicionada à avaliação técnica e aprovação da ARTESP, não sendo passível de reequilíbrio econômico-financeiro.

116º Questionamento:

O Item 3.2.1.(iii) (Instalações de Apoio Operacional – CCO e SAU) do Anexo 7 (Serviços Correspondentes às Funções de Ampliação), determina que o CCO provisório deve ser "adequado para os padrões de CCO definitivo" e que a "quantidade e localização dos SAUs,

provisórios e/ou definitivos serão definidos pela CONCESSIONÁRIA".

Assim, em relação às "Bases Operacionais", "PGFs", "CCOs" e "SAUs" existentes no Sistema Rodoviário, considerando a possibilidade de reaproveitamento de estruturas, solicitamos esclarecer se:

i. o custo de "reforma" ou "adequação" de uma estrutura existente para que ela atenda aos padrões definidos no edital (por exemplo, um prédio existente sendo adaptado para se tornar o CCO definitivo ou SAUs) será considerado como o "investimento previsto" no Anexo 21, ou o Anexo 21 assume a implantação de uma nova estrutura em todos os casos.

ii. a ARTESP poderá aceitar a proposta da CONCESSIONÁRIA de reaproveitar e reformar estruturas existentes em vez de construir novas, desde que essas reformas as levem aos padrões e requisitos de desempenho exigidos nos Anexos 5, 6 e 7.

Ref.: Item 3.2.1, al. "iii", do Anexo 7.

RESPOSTA: A CONCESSIONÁRIA deverá cumprir com os requisitos mínimos dos anexos técnicos em relação às edificações às suas expensas.

No caso dos SAUs, conforme definido no item 3.2.2, al. "iii" do ANEXO 7, a CONCESSIONÁRIA deverá definir, sob sua responsabilidade, o quantitativo e localização de pontos para garantir o atendimento dos níveis de serviço estabelecidos no ANEXO 5 e no APÊNDICE G.

No caso específico dos PGFs e PRAÇAS DE PEDÁGIO existentes, nos termos dos anexos técnicos, não deverão ser realizados investimentos. Caso seja exigida a realização de algum investimento nestas edificações até a sua desativação, a CONCESSIONÁRIA fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro.

117º Questionamento:

Conforme estabelecido no Anexo 5, item 3.1, o documento prevê explicitamente que 'não há vedação ao compartilhamento de edificação' para o Centro de Controle Operacional (CCO), desde que os sistemas e a operação do CCO sejam exclusivos para o Lote Rota Mogiana. Adicionalmente, o Anexo 07, item 3.2.2 (iii), indica que o CCO definitivo pode ser implantado em local de escolha da Concessionária.

Diante do exposto, questiona-se:

1. É permitido que a licitante utilize uma **estrutura física (edificação) que já é utilizada por ela** para abrigar o CCO do Lote Rota Mogiana, desde que mantida a **exclusividade dos sistemas, banco de dados e equipe operacional** dedicados a este contrato?

2. No caso de compartilhamento de edificação externa ao Sistema Rodoviário, entendemos que a reversibilidade ao final da concessão recairia apenas sobre os **bens móveis, softwares, equipamentos e infraestrutura tecnológica** instalados no local e vinculados diretamente à operação da Rota Mogiana, mantendo a titularidade da edificação com a proprietária original. Nosso entendimento está correto?

Considerando que o contrato exige sede e foro no Estado de São Paulo, entendemos que a localização dessa estrutura compartilhada pode situar-se em qualquer município do Estado, desde que garanta a **integração em tempo real com o Centro de Controle de Informações (CCI) da ARTESP**. Nosso entendimento está correto?

Ref.: Item 3.1 do Anexo 5.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

118º Questionamento:

Considerando o disposto no item **4.4.1 do Anexo 4 do Contrato – Estrutura Tarifária**, que estabelece os valores tarifários de todas as praças existentes, bem como as tarifas iniciais dos pórticos que estiverem em operação até o 24º mês contratual, submete-se o seguinte questionamento para esclarecimento.

O referido item define explicitamente, como data-base das tarifas, a **data de assinatura do Termo de Transferência Inicial (TTI)**.

Observa-se, contudo, que os valores tarifários constantes da tabela apresentada no Anexo 4 diferem da data-base adotada no restante do edital – inclusive no **Modelo Econômico-Financeiro (MEF) referencial**, cujos valores estão expressos em **data-base abril/2025**.

A título ilustrativo, verifica-se que, para a **Praça de Jaguariúna**, o MEF referencial adota tarifa de R\$ 12,21 (abr/2025), enquanto o Anexo 4 apresenta o valor de **R\$ 12,55**, o que implica uma variação nominal de aproximadamente **-2,73%** ($12,55/12,21-1$).

Tal diferença é compatível, em ordem de grandeza, com a variação acumulada do **IPCA** projetada entre **abr/2025 e mar/2026 (~2,75%)**, considerando tanto os dados observados em 2025 quanto as projeções mais recentes do **Relatório Focus** para 2026.

Diante desse contexto, depreende-se que a equipe técnica pode ter adotado, como **premissa implícita**, que a **assinatura do TTI ocorreria em março de 2026**, aproximadamente **um mês após a data estimada para a realização do certame (fevereiro/2026)**, justificando a deflação dos valores tarifários apresentados no Anexo 4.

Nesse sentido, solicita-se a confirmação quanto ao correto entendimento de que:

- i. as tarifas constantes do item 4.4.1 do Anexo 4 encontram-se corretamente expressas **na data-base da assinatura do TTI**, conforme definido contratualmente; e
- ii. a diferença observada em relação às tarifas adotadas no MEF referencial decorre da **deflação implícita das tarifas do Anexo 04 (assinatura do TTI) para a data-base do contrato (abril/2025)**.

Em termos práticos, **quanto mais tarde venha a ocorrer a assinatura do TTI, menores serão as tarifas das praças de pedágio e dos pórticos P10, P11 e P13, quando corrigidas para a data-base do contrato (abril/2025)**.

Nosso entendimento está correto?

Ref.: Item 4.4.1 do Anexo 4.

RESPOSTA: O entendimento dos itens (i) e (ii) está correto. No entanto, os estudos disponibilizados no data-room são referenciais e não são vinculantes.

De qualquer modo, a CONCESSIONÁRIA deverá observar às tarifas estabelecidas no item 4.4.1 do ANEXO 4 para as PRAÇAS DE PEDÁGIO e os PÓRTICOS P10, P11 e P13. Observar a resposta ao pedido de esclarecimento nº 86.

119º Questionamento:

A Cl. 20.2.9 do Contrato trata sobre o risco residual e faz referência às Cláusulas 21.2.6, 21.2.7 e 21.2.8.

No entanto, entendemos que os dispositivos objeto da referência cruzada corretos correspondem às Cláusulas 20.2.6, 20.2.7 e 20.2.8.

Nosso entendimento está correto?

Ref.: Cláusula 20.2.9 do Contrato.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

120º Questionamento:

A Cl. 11.2.iii do Contrato versa sobre potencial receita acessória a partir da cobrança pelo uso da Faixa de Domínio, observadas as restrições referentes à parcela da Faixa de Domínio “(i) que eventualmente seja objeto de convivência com malhas ferroviárias, nos termos do CONTRATO e (ii) em que haja impossibilidade jurídica de cobrança, seja por lei, norma ou decisão judicial aplicável”.

Por sua vez, o art. 12 da Lei Federal 13.116/2015, a qual estabelece normas gerais para implantação e compartilhamento da infraestrutura de telecomunicações veda a “[...] contraprestação em razão do direito de passagem em vias públicas, em faixas de domínio e em outros bens públicos de uso comum do povo, ainda que esses bens ou instalações sejam explorados por meio de concessão ou outra forma de delegação [...]”.

Nessa linha, entendemos que não será viável a cobrança pelo uso da faixa de domínio referente à instalação de infraestrutura de telecomunicações (e.g. fibra óptica) pela Concessionária a título de receitas acessórias.

Nosso entendimento está correto?

Ref.: Cláusula 11.2.iii do Contrato.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

121º Questionamento:

A Cl. 22.2.1 do Contrato trata sobre a recomposição de Eventos de Desequilíbrio decorrentes de cancelamentos, postergações, atrasos ou antecipações dos investimentos previstos no Plano Original de Investimentos.

Por sua vez, a Cl. 22.2.1.3 do Contrato indica que o reequilíbrio por “postergações ou atrasos em investimentos, que decorram de fatores de risco ou responsabilidade da CONCESSIONÁRIA, será realizado exclusivamente se o impacto econômico-financeiro líquido do atraso for benéfico à CONCESSIONÁRIA [...]”, de modo que não haverá reequilíbrio caso a “postergação ou o atraso no investimento resultar em impacto econômico-financeiro líquido prejudicial à CONCESSIONÁRIA”.

Nessa linha, questiona-se de que forma será feita a apuração do impacto econômico-financeiro líquido do atraso.

Ref.: Cláusula 22.2.1 e 22.2.1.3 do Contrato.

RESPOSTA: Conforme as cláusulas 22.2.1 e 22.2.1.1 do CONTRATO, a apuração do impacto econômico-financeiro líquido decorrente de postergação ou atraso de investimentos se dará mediante a avaliação de seus efeitos sobre o fluxo de caixa, considerando-se os valores dos investimentos e a respectiva distribuição físico-executiva conforme o EVTE e o POI, bem como os impactos correspondentes sobre custos e receitas, com apuração do resultado em valor presente, à TIR de 9,41%.

122º Questionamento:

Ao fazer menção a lei 13.116/15 (lei das antenas) está vedada a cobrança dos serviços de telecomunicações pelo artigo 12 - "A instalação de infraestrutura de telecomunicações em bens públicos de uso comum do povo, inclusive faixas de domínio de rodovias, não ensejará qualquer contraprestação financeira ao poder público ou a concessionárias de serviços públicos.". Está correto nosso entendimento?

Ref.: Cláusula 11.2 do Contrato.

RESPOSTA: O entendimento está correto, no sentido que é vedada a cobrança de contraprestação financeira pelo direito de passagem para instalação de infraestrutura de telecomunicações em faixas de domínio, nos termos do art. 12 da Lei Federal nº 13.116/2015 e conforme refletido no inciso iii da cláusula 11.2 do CONTRATO.

Ressalva-se, entretanto, que a vedação legal não abrange os custos de instalação, operação, manutenção e remoção da infraestrutura e dos equipamentos de telecomunicações, a serem suportados pela interessada, nem afasta eventuais obrigações indenizatórias por dano efetivo ou restrição significativa de uso, tampouco as autorizações regulatórias cabíveis, conforme §§ 1º e 2º do referido artigo

123º Questionamento:

Estamos entendendo que os riscos de efeitos climáticos extremos são de única responsabilidade da concessionária, caso seja identificado e reconhecido de que o sistema rodoviário se encontra sob efeitos climáticos extremos. Está correto o entendimento?

Ref.: Cláusula 14.7, 14.7.1, 14.7.2 e 14.7.3 do Contrato.

RESPOSTA: O entendimento não está correto. As cláusulas 14.7 a 14.7.3 do CONTRATO disciplinam deveres operacionais da CONCESSIONÁRIA diante da ocorrência ou iminência de EVENTO CLIMÁTICO EXTREMO.

Notadamente, a implementação imediata das obras previstas pelo item 5 do ANEXO 6, bem como das medidas exigidas para a contenção de adversidades climáticas previstas pelo item 7 do ANEXO 5, estas últimas que, uma vez reconhecido que o SISTEMA RODOVIÁRIO se encontra sob os efeitos de EVENTO CLIMÁTICO EXTREMO, deverão ser executadas às expensas da CONCESSIONÁRIA, não ensejando, por si só, evento de desequilíbrio, conforme a cláusula 14.7.2 do CONTRATO.

Esta disciplina de obrigações, entretanto, não implica, tão menos se confunde com alocação integral e irrestrita à CONCESSIONÁRIA dos riscos e efeitos decorrentes de EVENTO CLIMÁTICO EXTREMO reconhecido pela ARTESP.

Não por outra razão, o CONTRATO estabelece regime específico para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente de EVENTO CLIMÁTICO, conforme a natureza dos impactos verificáveis. Ver questionamento nº 33.

São Paulo, 5 de fevereiro de 2026
Comissão de Contratação

Renata Gonzalez

Presidente da Comissão de Contratação

Raquel França Carneiro

Cecília Thomé Alvarez

Alessandra Biavati Rizzotto

São Paulo, na data da assinatura digital.



Documento assinado eletronicamente por **Alessandra Biavati Rizzotto, Diretora**, em 05/02/2026, às 18:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no [Decreto Estadual nº 67.641, de 10 de abril de 2023](#).



Documento assinado eletronicamente por **Raquel França Carneiro, Diretor**, em 05/02/2026, às 18:53, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no [Decreto Estadual nº 67.641, de 10 de abril de 2023](#).



Documento assinado eletronicamente por **Renata Gonzalez, Assistente Técnico III**, em 05/02/2026, às 19:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no [Decreto Estadual nº 67.641, de 10 de abril de 2023](#).



Documento assinado eletronicamente por **Cecília Thomé Alvarez, Subsecretária**, em 05/02/2026, às 19:06, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no [Decreto Estadual nº 67.641, de 10 de abril de 2023](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0097086045** e o código CRC **04C8AD3D**.
