

## **ATA**

**Nº do Processo:** 378.00000120/2024-87

**Interessado:** SECRETARIA DE PARCERIAS EM INVESTIMENTOS

**Assunto:** Concorrência Internacional nº SPI 005/2025 - Concessão do Sistema de Travessias

### **TERCEIRA ATA DE ESCLARECIMENTOS REFERENTES À CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 005/2025**

**OBJETO: CONCESSÃO PATROCINADA DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E REALIZAÇÃO DOS INVESTIMENTOS NECESSÁRIOS PARA A EXPLORAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO DE VEÍCULOS E PASSAGEIROS DENOMINADO SISTEMA DE TRAVESSIAS.**

A COMISSÃO DE CONTRATAÇÃO, designada por meio da Portaria Conjunta SPI/ CPP nº 010/2025, publicada no Diário Oficial do Estado de São Paulo, na edição de 25 de setembro de 2025, leva ao conhecimento público as respostas ao primeiro bloco de Pedidos de Esclarecimentos sobre o Edital, nos termos do disposto nos itens 4 e 4.1.1 do referido instrumento convocatório.

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

#### **QUESTIONAMENTOS: 101º AO 248º**

##### **Questionamento 101**

Ref.: n/a

**Questionamento:** Considerando que a recente licitação para a construção do Túnel Imerso Santos – Guarujá foi concluída com sucesso, e que tal licitação impacta diretamente no Edital de licitação das 14 travessias SP, solicitamos esclarecer se haverá publicação ou divulgação de nova modelagem econômica demonstrando a viabilidade do serviço proposto.

*Esclarecimento: Ver resposta aos Questionamentos nº 31 a nº 34 da Primeira Ata de Esclarecimentos.*

##### **Questionamento 102**

### **Questionamento:**

Na aba “Receitas” da Planilha disponibilizada no Data Room, consta, na Linha 17, a indicação de valores sob a rubrica “Receita Acessória – Revenda”. Entretanto, não há detalhamento quanto às premissas, critérios ou metodologias utilizadas para a definição desses montantes.

Considerando que a quantificação das receitas acessórias exerce influência direta sobre a modelagem econômico-financeira do contrato — afetando, por consequência, o cálculo da Contraprestação e a aferição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão —, faz-se imprescindível compreender de forma clara os parâmetros adotados pelo Poder Concedente.

Assim, solicita-se esclarecer: (i) quais elementos foram considerados para a estimativa dos valores de revenda (como estudos de mercado, benchmarking ou dados históricos); e (ii) se houve aplicação de metodologia específica para a projeção de tais receitas.

Tais esclarecimentos mostram-se indispensáveis para garantir a necessária transparência do certame, a isonomia entre os licitantes e a segurança jurídica da modelagem, em observância aos princípios previstos no art. 5º da Lei nº 14.133/2021, bem como ao dever de preservação do equilíbrio econômico-financeiro.

*Esclarecimento: Todos os documentos de apoio disponíveis relacionados ao objeto da licitação são aqueles já divulgados no DataRoom. Entende-se que as informações e os elementos disponibilizados no Edital, Contrato e nos ANEXOS são suficientes para a elaboração das propostas pelos LICITANTES. Ademais observar esclarecimento ao questionamento nº 91 da Segunda Ata de Esclarecimentos.*

### **Questionamento 103**

Ref.: Edital:

“14.17 Para fins de demonstração da sua QUALIFICAÇÃO TÉCNICA, a LICITANTE individual ou o CONSÓRCIO deverá comprovar aptidão para o desempenho de atividade pertinente e compatível em características, quantidades e prazos com o objeto da LICITAÇÃO, por meio da apresentação de atestado(s) de capacidade técnica, em nome da LICITANTE ou de profissional a ela vinculado, emitido(s) por pessoa(s) jurídica(s) de direito público ou privado, ou por órgão de regulação e/ou de fiscalização, que comprovem as experiências indicadas nos subitens abaixo.”

14.17.2.1 A comprovação de que trata o item 14.17.2 deverá considerar as seguintes premissas:

i. por transporte de veículos entende-se o serviço de deslocamento remunerado de veículos motorizados, seja no setor aquaviário ou não;

**Questionamento: O item 14.17 do Edital estabelece que para demonstração de qualificação técnica, a licitante deverá comprovar “aptidão para o desempenho de atividade pertinente e compatível em características, quantidades e prazos com o objeto da LICITAÇÃO, por meio da apresentação de atestado(s) de capacidade técnica”. Nesse sentido, o item 14.17.2.1 especifica que a comprovação exigida poderá se dar através da operação de qualquer modo de transporte de veículos motorizados e/ou transporte de passageiros, seja no setor aquaviário ou não.**

Como se sabe, o transporte aquaviário constitui um modal de características bastante específicas, regulado por um conjunto próprio de normas técnico-regulatórias – sob competência da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e da Autoridade Marítima (Marinha do Brasil) – e submetido a riscos operacionais que o diferenciam substancialmente dos modais terrestre e aéreo, entre os quais: atuação em meio aquático sujeito a correntes, variação de calado, exigência de atracação segura, planos de evacuação de emergência, controle rigoroso de poluição hídrica, além da necessidade de manutenção constante de balsas e estruturas flutuantes, todos elementos que

impactam diretamente a regularidade da operação e a segurança imediata dos passageiros transportados.

Inclusive, essas peculiaridades se refletem no arcabouço normativo aplicável à atividade, que impõe um conjunto de requisitos para que uma empresa esteja legalmente autorizada a prestar o serviço de transporte aquaviário, destacando-se:

(i) a obrigatoriedade de Registro de Armador junto à Marinha do Brasil, nos termos da NORMAM-02/DPC e da Lei nº 9.537/1997 (LESTA, art. 4º, II);

(ii) a inscrição e regularização das embarcações com emissão do Termo de Inscrição de Embarcação (TIE) e do Certificado de Segurança da Navegação (CSN), conforme previsto nas NORMAM-01/DPC e NORMAM-02/DPC;

(iii) a exigência de tripulação devidamente habilitada, com certificações emitidas pela autoridade marítima;

(iv) a contratação do seguro obrigatório DPEM, conforme o art. 20 da LESTA; e

(v) a obtenção de autorização específica da ANTAQ para a prestação do serviço de travessia de passageiros e veículos, conforme o art. 27, IV, da Lei nº 10.233/2001 e as Resoluções ANTAQ nº 1.274/2009 e nº 3.285/2014.

Além disso, no âmbito do Município de São Paulo, é possível observar o tratamento específico conferido à operação aquaviária, a exemplo do Chamamento Público nº 001/SMT/SETRAM/2024, voltado ao credenciamento de empresas para prestação de apoio ao serviço de travessia de passageiros na represa Billings – que reforça o reconhecimento institucional da particularidade e complexidade técnica dessa atividade.

Portanto, é notório que a capacidade técnica para a operação do transporte aquaviário não se confunde com aquela exigida para outros modais, uma vez que se trata de um setor regulado por normas específicas, fortemente voltadas à segurança da navegação, à proteção ambiental e à integridade da infraestrutura aquática, que exigem know-how e experiência técnica diretamente vinculados à operação sobre corpos d'água, com embarcações apropriadas, pessoal certificado e rotinas específicas de manutenção e prevenção de acidentes.

Assim, nos termos do art. 67, §1º da Lei 14.133/2021 e conforme precedentes do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo (TC-019932.989.20-5, de 01/07/2025 e TC-006856.989.25-6, de 11/06/2025), considerando que a parcela de maior relevância da Concorrência Internacional em epígrafe é justamente a operação do transporte aquaviário, é correta a interpretação de que a apresentação dos Atestados de Capacidade Técnica exigida pelo item 14.17.2.1 do Edital deve se restringir a atestados relacionados ao transporte de passageiros ou veículos exclusivamente no modal aquaviário, por se tratar do único tipo de atestado capaz de demonstrar, de forma idônea, a experiência necessária para lidar com os riscos, exigências regulatórias e complexidades inerentes à prestação desse tipo específico de serviço?

E ainda, que deverão ser apresentados (i) Certificado de Segurança da Navegação (CSN); (ii) Registro de Armador; e (iii) autorização da ANTAQ, considerando que se trata de documentos essenciais para a operação dos serviços?

*Esclarecimento: O entendimento está incorreto. Em respeito ao Art. 37, XXI, da Constituição Federal, as exigências de habilitação devem se limitar ao indispensável para garantir a execução do contrato, assegurando a isonomia e a ampla competitividade. A opção do Edital (item 14.17.2.1) em aceitar atestados de outros modos de transporte é uma diretriz da política de parcerias do Estado, que, a exemplo de licitações de rodovias ou aeroportos, não restringe a participação apenas a operadores incumbentes. Embora se reconheça a complexidade do modal aquaviário, a capacidade de gestão de operações*

*complexas e reguladas não é exclusiva de quem já atua neste setor. O Certificado de Segurança da Navegação (CSN), o Registro de Armador e a autorização da ANTAQ são requisitos para a operação do serviço, e não para a habilitação na licitação.*

## **Questionamento 104**

Ref.: Edital:

“14.17.1 Experiência prévia, ao longo de no mínimo 12 (doze) meses, como responsável pela gestão/administração de ativo de infraestrutura que tenha gerado receita bruta operacional anual de, no mínimo, R\$ 190.139.699,80 (cento e noventa milhões, cento e trinta e nove mil, seiscentos e noventa e nove reais e oitenta centavos).”

“14.17.2.2 Para comprovação do exigido no item 14.17.1 deste EDITAL, será admitido somatório de atestados, desde que em um dos atestados seja demonstrada participação como responsável pela gestão/administração de ativo de infraestrutura que tenha gerado receita operacional anual de, no mínimo, R\$95.069.849,90 (noventa e cinco milhões, sessenta e nove mil, oitocentos e quarenta e nove reais e noventa centavos);”

**Questionamento: Considerando o disposto no item 4.1 do Edital da Concorrência Internacional nº 005/2025, não se identifica o estudo técnico, análise comparativa ou memorial de cálculo que tenha fundamentado a definição do valor mínimo de receita operacional anual de R\$ 95.069.849,90 (ou do valor total de R\$ 190.139.699,80), como requisito de qualificação econômico-financeira para os licitantes, estabelecidos, respectivamente, nos itens 14.17.1 e 14.17.2.2.**

**Tendo em vista que a receita bruta operacional estimada da concessão é de R\$ 70.000.000,00 conforme consta do item 5.3.1.3 do Edital, e em paralelo ao que dispõe o art. 67, §1º da Lei nº 14.133/2021, entende-se que os requisitos de habilitação econômico-financeira não podem exceder o limite de 50% desse valor estimado, salvo em hipóteses excepcionais tecnicamente justificadas.**

**Nesse sentido, considerando ainda a amplitude dos setores admitidos para fins de comprovação de experiência, a fixação de um valor mínimo tão elevado para a receita operacional anual pode ter efeito restritivo à competitividade do certame, na medida em que afasta potenciais operadores com comprovada expertise no setor de transporte aquaviário intermunicipal, mas cuja atuação envolva contratos de menor escala.**

**Diante disso, solicita-se o esclarecimento quanto à proporcionalidade entre o valor exigido e os riscos e complexidade do objeto da concessão, em atenção ao princípio da vinculação ao instrumento convocatório, à isonomia entre os licitantes e ao não estabelecimento de exigências desnecessárias à garantia da execução do contrato.**

*Esclarecimento: O entendimento não está correto. Não há desproporção entre os valores exigidos em Edital para a Qualificação Técnica. Importante salientar que, a modelagem demonstrou uma Receita de Contraprestação total de aproximadamente R\$ 9.223.600.000,00 (nove bilhões, duzentos e vinte e três milhões e seiscentos mil reais) nos 20 anos de concessão, o que significa uma Receita de Contraprestação anual média de R\$ 461,18 milhões, diferentemente do apontado pelo questionamento. Neste sentido, natural apontar que o valor referencial de R\$ 190,14 milhões configura a proporção de aproximadamente 40% da Receita de Contraprestação anual média.*

## **Questionamento 105**

Ref.:

Edital:

“14.17.1 Experiência prévia, ao longo de no mínimo 12 (doze) meses, como responsável pela gestão/administração de ativo de infraestrutura que tenha gerado receita bruta operacional anual de, no

mínimo, R\$ 190.139.699,80 (cento e noventa milhões, cento e trinta e nove mil, seiscentos e noventa e nove reais e oitenta centavos).”

“14.17.2.2 Para comprovação do exigido no item 14.17.1 deste EDITAL, será admitido somatório de atestados, desde que em um dos atestados seja demonstrada participação como responsável pela gestão/administração de ativo de infraestrutura que tenha gerado receita operacional anual de, no mínimo, R\$95.069.849,90 (noventa e cinco milhões, sessenta e nove mil, oitocentos e quarenta e nove reais e noventa centavos);”

**Questionamento: Conforme trazido no quesito acima, além de o Edital e seus Anexos não apresentarem justificativa técnica que fundamente a fixação dos valores estabelecidos como critérios mínimos de qualificação técnica (itens 14.17.1 e 14.17.2.2), também deixam de indicar quais documentos ou meios de prova serão aceitos para a demonstração da receita operacional anual exigida, o que compromete a previsibilidade e objetividade do certame.**

**Como se sabe, os atos preparatórios e executórios da licitação devem ser claros, objetivos e transparentes, assegurando condições equânimes aos licitantes. Além disso, é vedado impor exigências desnecessárias ou desproporcionais que restrinjam a competitividade, devendo os critérios de habilitação estarem diretamente vinculados à capacidade de execução do objeto licitado.**

**Assim, tendo em vista a necessidade de garantir previsibilidade aos licitantes, assegurando a transparência da fase de habilitação, está correto o entendimento de que serão aceitos Contratos administrativos para fins de comprovação do atendimento ao requisito de receita operacional anual mínima de R\$ 95.069.849,90 reais (ou do valor total de R\$ 190.139.699,80 reais)?**

*Esclarecimento: Conforme o item 13.18 do Edital, a comprovação da qualificação técnica não se restringe a atestados. O referido item admite expressamente como equivalentes "documentos tais como contratos", "cartas ou declarações de INSTITUIÇÃO FINANCEIRA, agências reguladoras ou de poder concedente", "demonstrações financeiras auditadas" ou "outro documento que demonstre a experiência requerida". Portanto, contratos administrativos serão aceitos, desde que, conforme a mesma cláusula, sejam "aptos à efetiva comprovação do cumprimento dos requisitos de experiência técnica" definidos no item 13.17.*

## **Questionamento 106**

Ref.: Minuta de Contrato:

“27.1. Excetuados os riscos alocados de maneira diversa, por disposição expressa deste CONTRATO, a CONCESSIONÁRIA assume integral responsabilidade pelos riscos inerentes à operação e execução dos serviços previstos no objeto deste CONTRATO, incluindo os principais riscos relacionados a seguir:

[...]

iii. Todos os riscos inerentes à prestação do SERVIÇO ADEQUADO, incluindo, entre outros, variações nos INVESTIMENTOS, custos ou despesas adicionais necessárias para o atendimento aos INDICADORES DE DESEMPENHO vigentes e regras contratuais, observado o disposto na Cláusula Décima Oitava;”

27.2. Sem prejuízo de outros riscos expressamente assumidos pelo PODER CONCEDENTE em outras Cláusulas deste CONTRATO, o PODER CONCEDENTE assume os seguintes riscos relacionados à CONCESSÃO:

[...]

vii. Fatores imprevisíveis, fatores previsíveis de consequências incalculáveis, caso fortuito ou força maior que, em condições normais de mercado, não possam ser objeto de cobertura de seguro oferecido no Brasil e, à época da materialização do risco, este não seja segurável há pelo menos 2 (dois) anos no mercado

brasileiro, por pelo menos 2 (duas) empresas seguradoras, ou com relação à parcela que supere média dos valores indenizáveis por apólices normalmente praticados no mercado, independentemente de a CONCESSIONÁRIA as ter contratado, nos termos da Cláusula 27.1, inciso xxxvii;"

**Questionamento: A Cláusula 27.1, subitem "iii", da Minuta de Contrato estabelece como risco da Concessionária "todos os riscos inerentes à prestação do SERVIÇO ADEQUADO, incluindo, entre outros, variações nos INVESTIMENTOS, custos ou despesas adicionais".**

**Por sua vez, a Cláusula 27.2, subitem "vii", define que serão de responsabilidade do Poder Concedente os riscos decorrentes de "fatores imprevisíveis, fatores previsíveis de consequências incalculáveis, caso fortuito ou força maior", abrangendo eventos típicos de álea extraordinária.**

**Ocorre que, em contextos recentes, o setor de transportes – especialmente o aquaviário – tem sido impactado por expressivas variações de custos operacionais, notadamente de combustíveis e insumos derivados de petróleo, em razão de fatores exógenos, geopolíticos e imprevisíveis, como conflitos armados, choques no mercado internacional e alterações abruptas nas cadeias de suprimentos.**

**Referidos eventos excedem os riscos ordinários da atividade econômica, enquadrando-se no conceito de álea extraordinária, e, portanto, conforme a alocação contratual prevista no subitem "vii" do item 27.2, devem ser suportados pelo Poder Concedente, ensejando o correspondente reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária.**

**Esse entendimento está em conformidade com o art. 103 da Lei nº 14.133/2021, que assegura à contratada o direito à recomposição do equilíbrio sempre que houver alteração dos encargos decorrente de fatos supervenientes e imprevisíveis, ou previsíveis de consequências incalculáveis, desde que afetem a equação econômico-financeira originalmente pactuada.**

**Assim, está correto o entendimento de que eventuais variações de custos operacionais provocadas por eventos de álea extraordinária – como aumentos abruptos e imprevisíveis de combustíveis por razões geopolíticas – constituem risco do Poder Concedente, na forma do item 27.2, subitem "vii", dando ensejo ao reequilíbrio contratual, nos termos da legislação vigente?**

*Esclarecimento: Não, o entendimento está incorreto. Eventuais variações nos custos operacionais, incluindo o exemplo citado de combustíveis, são consideradas riscos ordinários da atividade econômica, alocados à Concessionária conforme a Cláusula 27.1, iii, e não se enquadram na definição de álea extraordinária da Cláusula 27.2, vii. De toda forma, eventuais pleitos de reequilíbrio decorrentes de eventos concretos serão analisados pela Agência Reguladora no momento oportuno, à luz da matriz de riscos completa do Contrato, para verificar o correto enquadramento do evento e a eventual caracterização de desequilíbrio. Adicionalmente, destaca-se que o projeto prevê a renovação completa da frota por embarcações elétricas, que não utilizam combustíveis fósseis como petróleo e seus derivados, mitigando a exposição a esse risco específico.*

## **Questionamento 107**

Ref.: Minuta de Contrato:

"27.1. Excetuados os riscos alocados de maneira diversa, por disposição expressa deste CONTRATO, a CONCESSIONÁRIA assume integral responsabilidade pelos riscos inerentes à operação e execução dos serviços previstos no objeto deste CONTRATO, incluindo os principais riscos relacionados a seguir:

[...]

vii. Alteração do cenário macroeconômico, variação do custo de capital e alteração das taxas de juros praticadas no mercado;

viii. Variação nas taxas de câmbio;”

27.2. Sem prejuízo de outros riscos expressamente assumidos pelo PODER CONCEDENTE em outras Cláusulas deste CONTRATO, o PODER CONCEDENTE assume os seguintes riscos relacionados à CONCESSÃO:

[...]

vii. Fatores imprevisíveis, fatores previsíveis de consequências incalculáveis, caso fortuito ou força maior que, em condições normais de mercado, não possam ser objeto de cobertura de seguro oferecido no Brasil e, à época da materialização do risco, este não seja segurável há pelo menos 2 (dois) anos no mercado brasileiro, por pelo menos 2 (duas) empresas seguradoras, ou com relação à parcela que supere média dos valores indenizáveis por apólices normalmente praticados no mercado, independentemente de a CONCESSIONÁRIA as ter contratado, nos termos da Cláusula 27.1, inciso xxxvii;”

**Questionamento: Assim como ensejado no quesito acima, a Cláusula 27.2, subitem “vii”, define que serão de responsabilidade do Poder Concedente os riscos decorrentes de “fatores imprevisíveis, fatores previsíveis de consequências incalculáveis, caso fortuito ou força maior”, abrangendo eventos típicos de álea extraordinária.**

**Por outro lado, a Cláusula 27.1., subitens vii e viii atribuem riscos de ordem financeira e cambial, em geral, à Concessionária.**

**À semelhança dos custos operacionais em si, custos de capital e demais encargos de ordem financeira, também, podem sofrer variações decorrentes de eventos de álea extraordinária. Como exemplo atual e inescapável, é possível citar a guerra tarifária que se proliferou de maneira súbita na economia mundial, desencadeada pela política comercial e tarifária do atual Governo dos Estados Unidos.**

**Assim, está correto o entendimento de que eventuais variações de custos capital e demais encargos de ordem financeira e cambial provocadas por eventos de álea extraordinária constituem risco do Poder Concedente, na forma do item 27.2, subitem “vii”, dando ensejo ao reequilíbrio contratual, nos termos da legislação vigente?**

*Esclarecimento: O entendimento não está correto. Variações de custos de capital, encargos financeiros e cambiais são riscos expressamente alocados à Concessionária (Cláusula 27.1, vii e viii) e não se enquadram na definição de álea extraordinária (Cláusula 27.2, vii) para fins de reequilíbrio. O risco de financiamento é da Concessionária, tanto que a Cláusula 6.4, i, prevê a extinção antecipada em caso de “inviabilidade da contratação do(s) financiamento(s)”, cuja indenização, conforme Cláusula 52.2.1, i, segue o regramento da caducidade. O tratamento de caso fortuito ou força maior (Cláusula 6.4, ii, e 52.2.1, ii) refere-se a eventos que comprometem irreversivelmente a exploração da concessão, e não a flutuações de mercado financeiro ou cambial.*

## **Questionamento 108**

Ref.: Anexo 10 (“Condições de devolução”):

“3.2.2. As eventuais correções deverão ser realizadas em prazos pré-estipulados pela ARTESP e acarretarão nova vistoria, após a conclusão dos serviços.

3.2.3. As correções e substituições realizadas pela CONCESSIONÁRIA ao ensejo da DEVOLUÇÃO ou TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA DE TRAVESSIAS, assegurados os termos e limites do CONTRATO e deste ANEXO, não configuram EVENTO DE DESEQUILÍBRIO, tampouco gerarão direito a indenização ou compensação em seu favor”.

**Questionamento:** Os itens 3.2.2 e 3.2.3 do Anexo 10 da Minuta de Contrato estabelecem que: “As correções e substituições realizadas pela CONCESSIONÁRIA ao ensejo da DEVOLUÇÃO ou TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA DE TRAVESSIAS (...) não configuram EVENTO DE DESEQUILÍBRIO, tampouco gerarão direito a indenização ou compensação em seu favor.”

Ocorre que, em uma concessão de longo prazo – como a prevista neste certame, com vigência de 20 (vinte) anos – é plausível que ocorram alterações normativas, técnicas ou regulatórias supervenientes, capazes de impor novas obrigações de investimento à Concessionária, com vistas a atender padrões atualizados de segurança, acessibilidade, eficiência energética ou sustentabilidade ambiental, inclusive no momento da devolução ou transferência dos ativos públicos ao final do contrato.

Assim, a vedação absoluta ao reconhecimento de evento de desequilíbrio econômico-financeiro nessas hipóteses pode representar transferência indevida de risco regulatório à Concessionária, contrariando os princípios da equidade contratual e da alocação objetiva de riscos, previstos nos arts. 5º, 22 e 103 da Lei nº 14.133/2021.

Ademais, nos termos do art. 124 da mesma lei, a contratada tem direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nos casos de alterações unilaterais pelo Poder Público ou fatos imprevisíveis ou previsíveis de consequências incalculáveis, o que inclui alterações legislativas ou normativas com impacto significativo sobre as obrigações contratuais originalmente assumidas.

Diante disso, solicita-se esclarecimento quanto à interpretação compatível dos itens 3.2.2 e 3.2.3 do Anexo 10 com as hipóteses de reequilíbrio por fato do príncipe ou álea extraordinária regulatória, especialmente para os casos em que as correções e substituições exigidas no momento da devolução ou transferência decorrem diretamente de exigências supervenientes, não previstas originalmente no contrato.

Nesses casos, está correto o entendimento de que permanecerá assegurado à Concessionária o direito à recomposição do equilíbrio contratual, caso correções e substituições forem causadas por eventos de álea extraordinária, na forma do item 27.2, subitem “vii” supra e à luz da legislação vigente?

*Esclarecimento: As Cláusulas 3.2.2 e 3.2.3 do Anexo 10 se referem a correções de pendências e ao cumprimento das obrigações de manutenção, desempenho e padrões de devolução já estipulados no Contrato e seus anexos, conforme apurado na Vistoria de Devolução (item 3.2). A responsabilidade por manter a atualidade e tratar a obsolescência da tecnologia, por exemplo, é um risco alocado à Concessionária (Cláusulas 27.1, xxi e xxxiii), e a correção desses itens ao final do prazo não gera reequilíbrio. O direito ao reequilíbrio por álea extraordinária regulatória (fato do príncipe), por outro lado, está preservado na Cláusula 27.2, xvi. Esta, no entanto, aplica-se a novas normas regulatórias (não meramente procedimentais) criadas durante o contrato, e não ao cumprimento das obrigações de manutenção e desempenho originalmente pactuadas, que são o objeto da verificação do Anexo 10.*

## **Questionamento 109**

Ref.: Anexo 14:

“2.1.1. A partir do início da FASE DE OPERAÇÃO, a CONCESSIONÁRIA fará jus ao recebimento de CONTRAPRESTAÇÃO PECUNIÁRIA, que será paga mensalmente, nos termos deste ANEXO e da seguinte fórmula:

□□□ = □□□□ - □□□ - □□□

Onde,

□□□ é a CONTRAPRESTAÇÃO PECUNIÁRIA a ser paga no mês □;

□□□□ é a CONTRAPRESTAÇÃO PECUNIÁRIA EFETIVA referente ao mês □, nos termos do item 2.1;

□□□ é a RECEITA TARIFÁRIA recebida pela concessionária no mês de referência □;

□□□ é o desconto aplicado sobre a CONTRAPRESTAÇÃO PECUNIÁRIA referente ao ÔNUS DE FISCALIZAÇÃO no mês.”

“2.1.2. A CONTRAPRESTAÇÃO PECUNIÁRIA EFETIVA será calculada nos termos da seguinte fórmula:

$$\square\square\square\square = (\square\square\square + \square\square\square) \times (1 - \square\square\square) - -\square\square\square$$

Onde,

□□□□ é a CONTRAPRESTAÇÃO PECUNIÁRIA EFETIVA referente ao mês □;

□□□ é a PARCELA FIXA da □□□□ referente ao mês □; nos termos do item 2.1.3;

□□m é a PARCELA VARIÁVEL da □□□□ referente ao mês m; nos termos do item 2.1.3;

□□□ é o DESCONTO POR DESEMPENHO vigente para o mês □, nos termos do item 2.2.1;”

**Questionamento: O item 2.1.1 do Anexo 14 define o cálculo da contraprestação pecuniária mensal como sendo  $CPm = CPEm - RTm - OFm$ . Já o item 2.1.2 define o cálculo da contraprestação pecuniária efetiva como  $CPEm = (PFm + PVm) \times (1 - DDm) - OFm$ . Isso significa que o OFm (ÔNUS DE FISCALIZAÇÃO) é subtraído duas vezes na fórmula final da CPm se as duas fórmulas forem aplicadas sequencialmente.**

**Considerando este fato, está correto o entendimento de que houve uma duplicidade de desconto indevida, devendo o valor de OFm ser deduzido apenas uma vez no cálculo da CPm?**

*Esclarecimento: O entendimento está correto. O ajuste, inclusive, já foi realizado na Republicação da Licitação. Assim, recomenda-se observar as alterações realizadas nos documentos editalícios, de acordo com o Aviso de Republicação de Licitação da Concorrência Internacional nº005/2025, publicado em 22 de setembro de 2025.*

## Questionamento 110

Ref.: Anexo 04 (“Caderno de Encargos Ambientais”):

“1.3. O cumprimento das demais condições determinadas pela legislação ambiental para a exploração do SISTEMA DE TRAVESSIAS, cujo risco ou responsabilidade não estejam expressamente alocadas ao PODER CONCEDENTE ou à ARTESP no CONTRATO e no presente ANEXO, constituem obrigações e riscos da CONCESSIONÁRIA.”

“13.2. Caberá à CONCESSIONÁRIA:

[...]

iv. as etapas de investigação confirmatória, investigação detalhada, avaliação de risco toxicológico à saúde humana e remediação poderão ser avaliadas para que seja realizado um reequilíbrio econômico-financeiro no contrato, tendo em vista as suas incertezas;”

**Questionamento: O item 1.3 do Anexo 04 da Minuta de Contrato dispõe que as obrigações e riscos decorrentes da legislação ambiental são atribuídos à Concessionária, exceto se expressamente alocados ao Poder Concedente.**

**Por outro lado, o item 13.2, alínea “iv”, prevê a possibilidade de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato especificamente no tocante ao gerenciamento de áreas contaminadas, “tendo em vista**

as suas incertezas".

Diante disso, solicita-se esclarecimento quanto à extensão da responsabilidade da Concessionária em relação a passivos ambientais, especialmente à luz do princípio da alocação objetiva e proporcional de riscos contratuais, previsto no art. 22 e art. 103 da Lei nº 14.133/2021, segundo os quais a matriz de riscos deve ser clara, coerente e compatível com a capacidade de controle e gestão dos eventos por cada parte.

Assim, questiona-se:

**Qual a justificativa jurídica e técnica para a distinção feita entre as obrigações ambientais em geral (alocadas integralmente à Concessionária) e as obrigações relativas à gestão de áreas contaminadas, para as quais se admite expressamente a possibilidade de reequilíbrio econômico-financeiro?**

**Qual é o escopo do termo “incertezas” que, segundo o item 13.2.iv, justificariam o reequilíbrio exclusivamente no contexto das áreas contaminadas? Quais parâmetros técnicos e jurídicos nortearão a aferição dessas “incertezas”, em contraste com outras exigências ambientais igualmente sujeitas a variações, tais como obtenção de licenças, compensações ambientais, mitigação de impactos, intervenções em Áreas de Preservação Permanente (APPs) ou áreas com presença de fauna sensível?**

**Ressalta-se que a falta de clareza na alocação dos riscos ambientais e na delimitação das hipóteses de reequilíbrio pode comprometer a segurança jurídica e a atratividade do certame, em desacordo com os princípios da transparência, previsibilidade e equilíbrio contratual, previstos nos arts. 5º e 11 da Lei nº 14.133/2021.**

*Esclarecimento: O contrato está estruturado em conformidade com os arts. 5º, 11, 22 e 103 da Lei nº 14.133/2021, garantindo transparência, previsibilidade e equilíbrio na alocação de riscos. O item 1.3 do Anexo 04 atribui à Concessionária as obrigações decorrentes da legislação ambiental por serem previsíveis e controláveis, como licenciamento, compensações e mitigação, conforme também previsto na Cláusula 27.1, incisos xxix a xxxiii. Essa alocação segue o princípio da capacidade de gestão, pois tais obrigações são inerentes à operação e podem ser precificadas ex ante.*

*Por outro lado, o item 13.2, alínea iv, admite reequilíbrio econômico-financeiro exclusivamente para a gestão de áreas contaminadas, em razão das incertezas relevantes que envolvem esse risco. Tais incertezas referem-se a fatores não mensuráveis no momento da licitação, como existência de contaminantes não identificados, extensão e complexidade da pluma, e custos extraordinários de remediação não seguráveis no mercado. Esses eventos, por sua natureza imprevisível e por não decorrerem da atuação da Concessionária, justificam tratamento diferenciado para preservar o equilíbrio contratual e a atratividade do certame.*

*O contrato delimita claramente essas hipóteses: somente eventos anteriores à transferência, não identificados nos relatórios e comprovadamente imprevisíveis ensejam reequilíbrio, mediante comprovação técnica e observância dos critérios da matriz de riscos.*

## **Questionamento 111**

Ref.: Minuta de Contrato e Anexo 17 (“Glossário”):

Minuta de Contrato:

“6.1.1. O mês de aniversário do CONTRATO é calculado a partir da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA.”

“12.1.1. O primeiro reajuste será realizado em 1 (um) ano contado da DATA DE ASSINATURA, considerando a variação do IPCA desde a DATA-BASE, sendo os subsequentes realizados a cada um ano

da data do primeiro reajuste. De forma a assegurar a disponibilidade do índice de reajuste a ser aplicado, o reajuste deverá considerar o índice publicado no segundo mês anterior ao da data que deve vigorar o valor reajustado.”

Glossário:

“DATA DE ASSINATURA ou DATA DE ASSINATURA DO CONTRATO: Data em que o CONTRATO foi assinado pelas PARTES, isto é [●].“

[...]

“DATA-BASE: jan/25”

**Questionamento:** Nos termos do art. 5º da Lei nº 14.133/2021, a Administração Pública deve garantir a segurança jurídica e a transparência na definição das regras do edital e do contrato, sendo vedado impor obrigações ambíguas ou contraditórias que possam comprometer a previsibilidade contratual.

Assim, considerando que: i) a Cláusula 6.1.1 do Contrato estabelece que o mês de aniversário contratual é contado a partir da data de assinatura do Termo de Transferência; ii) a Cláusula 12.1.1 determina que o primeiro reajuste será aplicado um ano após a data de assinatura do Contrato; e iii) o termo definido no Anexo 17 (“Glossário”) para “data-base” estabelece a data de janeiro de 2025, questiona-se qual será a efetivamente a data-base oficial do Contrato (Data de Assinatura do Contrato ou Data de Assinatura do Termo de Transferência), tendo em vista os impactos diretos na contagem dos prazos contratuais e na apuração dos reajustes de valores, com influência sobre o equilíbrio econômico-financeiro da futura concessão, de forma a permitir interpretação harmônica das cláusulas e garantir a adequada previsão de reequilíbrios contratuais ao longo da execução da concessão.

*Esclarecimento:* Os reajustes observarão o disposto na Cláusula 12.1.1.1 do Contrato. Nesse sentido, o primeiro reajuste será realizado em 1 (um) ano contado da DATA DE ASSINATURA, sendo os subsequentes reajustes realizados a cada um ano da data do primeiro.

## Questionamento 112

Ref.: Minuta de Contrato:

40.2.1. 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 dos INVESTIMENTOS, 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.

**Questionamento:** A Cláusula 40.2.1 da Minuta de Contrato define os valores mínimos da Garantia de Execução com base no valor total dos investimentos previstos, conforme o Anexo 21. A redação contratual, entretanto, destoa do entendimento consolidado nos Tribunais de Contas, segundo o qual a garantia deve ser proporcional às obrigações contratuais de cada exercício, sendo calculada com base no valor anual dos investimentos, e não sobre o montante total acumulado.

No entanto, existe entendimento consolidado tanto no Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, quanto no Tribunal de Contas da União, de que a garantia de execução contratual deve guardar proporcionalidade com as obrigações assumidas em cada exercício financeiro, de modo que o seu cálculo tenha como referência o valor anual dos investimentos, e não o valor total do contrato ou do bloco completo de investimentos.

Referida orientação visa garantir a observância aos princípios da proporcionalidade, economicidade e razoabilidade, conforme estabelecido no art. 5º da Lei nº 14.133/2021, além de alinhar-se ao art. 98 da mesma lei, que autoriza a exigência de garantias contratuais, mas condiciona sua fixação a

**critérios técnicos compatíveis com o risco e a execução das obrigações contratuais.**

**Nesse contexto, considerando o disposto no artigo 98 da Lei 14.133/2021, bem como os precedentes firmados pelo TCE/SP (TC-024737.989.24-4, de 05/02/2025 e TC-008330.989.25-2, de 02/07/2025), está correto o entendimento de que a Garantia de Execução a ser contratada pela Concessionária deverá corresponder a 10% do valor anual dos investimentos previstos para cada exercício, e não sobre o valor total acumulado do Anexo 21, sob pena de violação aos princípios acima mencionados e à jurisprudência consolidada dos Tribunais de Contas?**

*Esclarecimento: A Cláusula 40.2.1 do Contrato, ao fixar a Garantia de Execução com base no valor total dos investimentos previstos no Anexo 21, está em plena conformidade com o art. 98 da Lei nº 14.133/2021, que autoriza a Administração a exigir garantia de até 5% do valor inicial do contrato, podendo chegar a 10% em casos de maior complexidade e risco, como ocorre em concessões de infraestrutura. O dispositivo legal não restringe a base de cálculo ao valor anual, mas ao valor inicial do contrato, justamente para assegurar a cobertura integral das obrigações assumidas, mitigando riscos de inadimplemento em contratos de longo prazo e alta materialidade.*

*A orientação mencionada pelos Tribunais de Contas aplica-se, em regra, a contratos de fornecimento contínuo ou serviços parcelados, nos quais o parágrafo único do art. 98 prevê a utilização do valor anual para cálculo da garantia. Essa hipótese não se confunde com concessões patrocinadas, que envolvem obrigações indivisíveis e investimentos concentrados nos primeiros anos, exigindo garantia robusta para proteger o interesse público e a continuidade do serviço. A jurisprudência do TCU e do TCE/SP reconhece que, em contratos complexos, a Administração pode adotar critérios que reflitam o risco global do empreendimento, desde que fundamentados em análise técnica e previstos no edital, como ocorre neste caso.*

*Portanto, não está correto o entendimento de que a garantia deve incidir apenas sobre o valor anual dos investimentos. A metodologia adotada no contrato observa os princípios da proporcionalidade, economicidade e segurança jurídica (art. 5º da Lei nº 14.133/2021), pois vincula a exigência ao risco agregado do projeto, garantindo a efetividade da execução e a proteção do erário.*

### **Questionamento 113**

Ref.: Minuta de Contrato e Anexo 3A (“Cadernos de Encargos Ambientais”):

Minuta Contratual

24.1. Constituem os principais direitos e obrigações da CONCESSIONÁRIA, durante todo o PRAZO DA CONCESSÃO, sem prejuízo das demais obrigações expressas neste CONTRATO, nos ANEXOS e na legislação aplicável, em especial no Regulamento da Concessão, constante do ANEXO 1, podendo seu descumprimento acarretar a sujeição às penalidades cabíveis de acordo com o regramento estabelecido por este CONTRATO e pelo ANEXO 11:

[...]

lxv. Manter atualizados todos os planos, registros, certificados e documentos necessários à operação junto aos órgãos competentes das EMBARCAÇÕES, inclusive permitindo as vistorias necessárias, a fim de cumprir com os requisitos operacionais obrigatórios das autoridades competentes, em especial quanto à manutenção da Certificação de Segurança à Navegação (CSN);

Anexo 3A

3.3.3.7 As obrigações de manutenções, vistorias e renovação dos CSN aplicam-se tanto às EMBARCAÇÕES transferidas à CONCESSIONÁRIA no momento da emissão do TERMO DE TRANSFERÊNCIA quanto àquelas adquiridas ao longo da execução do CONTRATO.

**Questionamento: Considerando que o Certificado de Segurança da Navegação (CSN) é obrigatório**

para a operação legal de embarcações e que a sua renovação ocorre a cada 5 anos, bem como que sua manutenção e renovação quanto às Embarcações do Sistema é obrigação da Concessionária (Cláusula 24.1, lxxv da Minuta de Contrato e item 3.3.3.7 do Anexo 3A), solicita-se esclarecimento quanto à previsão de despesas relacionadas ao processo de renovação de CSNs das embarcações atuais.

Observa-se que a planilha de OPEX, constante do Anexo 21 (“EVTEA”) apresentada no estudo não contempla tais custos. No entanto, nos primeiros anos da concessão, até que se dê a substituição integral da frota atual, diversas embarcações terão seus CSNs vencidos, sendo necessária sua renovação.

Conforme estimativa técnica preliminar, diversas embarcações terão seus certificados expirados entre os primeiros três anos, com impacto financeiro estimado em milhões de reais. Destaca-se que a renovação de CSN implica em reforma estrutural e parada das embarcações, gerando a necessidade de afretamento temporário de unidades substitutas.

Leia-se, considerando que, no momento da realização da renovação do Cartão de Segurança da Navegação (CSN), é necessária a substituição da embarcação para garantir a continuidade da operação e o atendimento à demanda de transporte, questiona-se o motivo pelo qual não há previsão no OPEX do custo de afretamento de embarcações substitutas durante esse período.

Trata-se de uma despesa relevante e inevitável, tendo em vista que as embarcações submetidas à renovação de CSN ficam fora de operação por período considerável, estimado entre 4 e 6 meses, sendo indispensável a contratação de substitutas para manter o serviço público adequado. Assim, a não contabilização dos custos de afretamento e substituição de embarcações para a continuidade da operação pode levar uma redução real da Taxa Interna de Retorno (TIR) da Concessão que torne o projeto insustentável do ponto de vista econômico-financeiro.

Nesse sentido, solicita-se:

- (i) A confirmação do número de embarcações que deverão renovar CSN até o 7º ano do contrato;
- (ii) A revisão do OPEX para inclusão dos custos diretos e indiretos relativos ao processo de renovação da CSN (Docagem e serviços na embarcação);
- (iii) Indicação de previsão de afretamento ou solução operacional para manutenção da disponibilidade;
- (iv) revisão do modelo econômico-financeiro e a inclusão expressa desse custo no OPEX relativo a embarcações rebocadas, a fim de refletir adequadamente a realidade operacional

*Esclarecimento: (i) Os prazos de vencimento dos Certificados de Segurança da Navegação (CSN) encontram-se disponíveis no Data Room, em atendimento ao princípio da transparência.*

*(ii) e (iv) Não se faz necessária a revisão do OPEX ou da modelagem econômico-financeira, uma vez que os custos operacionais foram dimensionados para abranger integralmente as obrigações contratuais relativas à manutenção e renovação dos CSNs, nos termos da Cláusula 24.1, inciso lxxv, do Contrato e do item 3.3.3.7 do Anexo 3A.*

*(iii) O contrato prevê expressamente a possibilidade de arrendamento de embarcações para assegurar a continuidade da operação durante períodos de docagem, renovação de CSN, ou mesmo qualquer outra necessidade de cumprimento de demanda, conforme dispõe o item 2.3.6 do Anexo 3A, sem direito a reequilíbrio econômico-financeiro.*

*Dessa forma, a estrutura contratual já contempla mecanismos adequados para garantir a regularidade do serviço e a sustentabilidade econômico-financeira da concessão.*

## Questionamento 114

Ref.: Anexo 21("EVTEA - Estudo de Viabilidade Técnica e Econômico-Financeira")

**Questionamento: Constata-se que, no Anexo 21 ("EVTEA"), correspondente ao Estudo de Viabilidade Técnica e Econômico-Financeira, não há incidência expressa de ISS, IPTU e ICMS sobre a receita da concessão.**

Atualmente, calcula-se, preliminarmente, a incidência média atual de ISS sobre a receita bruta do sistema é de 3,48%, uma vez que a planilha MFE faz referência a municípios cuja legislação institui ISS sobre atividades de transporte aquaviário em nível municipal. Ademais, é de conhecimento público que há a incidência do ICMS para a trajetos intermunicipais e do IPTU sobre os bens imóveis afetos à Concessão, o que representa impacto significativo nos custos da operação e pode absorver integralmente o resultado operacional mensal projetado no OPEX do EVTEA, reduzindo, assim, a TIR a patamares insustentáveis, caso desconsiderados nos cálculos remuneratórios.

**Requer-se esclarecimento da base jurídica utilizada para desconsideração dos referidos tributos.**

**Caso mantida a desconsideração dos tributos, solicita-se expressa confirmação da ausência de exigibilidade tributária por parte dos entes federativos envolvidos, sob pena de impacto direto na rentabilidade do projeto e na taxa interna de retorno prevista.**

*Esclarecimento: O questionamento parte de premissa equivocada e carece de respaldo contratual. O Anexo 21 (EVTEA) não se destina à modelagem econômico-financeira nem à composição de OPEX com tributos, mas à apresentação do cronograma físico-financeiro dos investimentos obrigatórios. Exigir que esse anexo contemple ISS, ICMS ou IPTU revela erro conceitual quanto à sua natureza e finalidade.*

*Ademais, o contrato é expresso ao atribuir à Concessionária a integral responsabilidade pelo cumprimento das obrigações tributárias, fiscais e parafiscais incidentes sobre a execução do contrato, nos termos da Cláusula 18.11, obrigação que abrange todos os tributos aplicáveis, inclusive ISS, ICMS e IPTU, sem previsão de repasse ou isenção.*

*A exigibilidade tributária deverá observar a legislação aplicável no âmbito de cada ente federativo, bem como as disposições constitucionais incidentes e a jurisprudência estabelecida quanto ao tema.*

*De todo modo, esclarece-se que:*

- (i) com relação ao ICMS, a modelagem considerou ser aplicável ao serviço concedido a isenção prevista no artigo 78 do RICMS para os serviços de transporte de passageiros com características de transporte urbano ou metropolitano, devendo as licitantes considerarem tal premissa na apresentação de suas propostas;*
- (ii) com relação ao ISS, compete à Concessionária realizar o recolhimento do imposto conforme cada legislação municipal aplicável; e*
- (iii) com relação ao IPTU, a modelagem considerou que o imposto não é aplicável às áreas operacionais do serviço concedido, incidindo somente sobre as áreas comerciais, destinadas à exploração de receitas acessórias, caso em que compete à Concessionária realizar o recolhimento do imposto conforme cada legislação municipal aplicável. Nesse sentido, em caso de cobrança de IPTU sobre áreas operacionais em razão de decisão administrativa ou judicial superveniente, aplicar-se-á o disposto na Cláusula 27.2, xii, do Contrato. Assim, tendo em vista o considerado na modelagem, destaca-se que, no dispositivo contratual em questão, onde se lê "nas áreas comerciais disciplinadas na cláusula 14.2.1, item i, deste CONTRATO", deve-se entender "nas áreas operacionais do SISTEMA DE TRAVESSIAS".*

## Questionamento 115

Ref.: Anexo 3B (“Cadernos de Encargos”)

5.4.1. O casco e superestrutura deverá ser construído em Aço Naval nos ferryboats, empurradores e balsas e Alumínio Naval nos catamarãs atendendo os requisitos das especificações ABNT e ASTM ou de qualidade equivalente.

**Questionamento: O Item 5.4.1. estabelece que as embarcações do tipo catamarã deverão ser construídas em Alumínio Naval, o que representa 15 das 45 embarcações total do Sistema, ou seja, 1/3 do total. Contudo, necessário ressaltar que se trata de um material de alta especificidade técnica, cuja adoção necessita de justificativa técnica explícita, sob pena de restrição da competitividade e onerar desnecessariamente o projeto**

**Diante disso, solicita-se esclarecimento quanto a justificativa técnica para esta exigência de material. Adicionalmente, questiona-se se o referido item pode ser flexibilizado permitindo-se a utilização de materiais construtivos alternativos, sob responsabilidade da concessionária, desde que atendidos os requisitos técnicos, de segurança, capacidade e navegabilidade.**

*Esclarecimento: O Anexo 3B estabelece, no item 5.4.1, como referência técnica que o casco e a superestrutura das embarcações sejam construídos em Aço Naval para ferryboats, empurradores e balsas, e em Alumínio Naval para catamarãs, conforme normas ABNT e ASTM ou equivalentes. Essa diretriz indica uma solução padrão para garantir resistência, durabilidade e conformidade normativa, mas não configura imposição absoluta, pois o próprio documento admite alternativas mediante critérios técnicos.*

*Recomenda-se observar as alterações realizadas nos documentos editalícios, de acordo com o Aviso de Republicação de Licitação da Concorrência Internacional nº005/2025, publicado em 22 de setembro de 2025.*

*O item 3.2.3 prevê expressamente que alterações do tipo de casco ou da liga metálica serão admitidas, desde que aprovadas previamente pela ARTESP e pelo Verificador Independente, mediante comprovação de desempenho equivalente ou superior em tempo de travessia, velocidade, manobrabilidade, fluxo de passageiros, conforto, resistência e durabilidade, sendo vedado apenas o uso de materiais plásticos estruturais. Assim, a exigência do alumínio para catamarãs deve ser interpretada como parâmetro técnico inicial, não como restrição, desde que a concessionária demonstre tecnicamente a viabilidade de materiais alternativos.*

*Por fim, frisa-se, que o item 6.1 do Anexo 3B, determina que tais alterações sejam formalizadas no âmbito do Projeto Funcional, acompanhadas de memoriais de cálculo e justificativas técnicas, para análise e aprovação pela ARTESP. Portanto, a adoção de materiais diferentes do alumínio é permitida, desde que observados os procedimentos e requisitos de desempenho previstos no próprio Anexo.*

## **Questionamento 116**

Ref.: Minuta de Contrato e Anexo 15 (“Fluxo de Aporte”)

Minuta de Contrato

11.1. A presente CONCESSÃO PATROCINADA contará com APORTE PÚBLICO por parte do PODER CONCEDENTE, cuja percepção pela CONCESSIONÁRIA se dará em conformidade com o ANEXO 15, em parcelas que serão devidas em função do efetivo cumprimento, pela CONCESSIONÁRIA, dos EVENTOS DE DESEMBOLSO, observada a proporcionalidade com as etapas efetivamente executadas.

Anexo 15

1.2. O APORTE PÚBLICO será pago à CONCESSIONÁRIA mediante a comprovação de conclusão dos EVENTOS DE DESEMBOLSO previstos neste ANEXO, conforme aprovado pela ARTESP, com o apoio do VERIFICADOR INDEPENDENTE, conforme regramento contratual.

1.3. Em caso de não conclusão satisfatória dos EVENTOS DE DESEMBOLSO, a ARTESP, com o apoio do VERIFICADOR INDEPENDENTE, deverá indicar a não conformidade em seu relatório, com a indicação de possíveis alternativas para saneamento das inconformidades.

**Questionamento:** A Minuta de Contrato prevê que o pagamento do aporte público ocorrerá apenas após a entrega dos ativos, conforme estabelecidos nos Eventos de Desembolso, ou seja, em caráter de reembolso em relação aos investimentos efetivados pela concessionária, contrariando a prática comum de aporte por marcos físicos ou construtivos.

Assim, solicita-se revisão dessa condição à luz da modelagem econômico-financeira do projeto, uma vez que:

(i) O EVTEA não contempla custo financeiro sobre capital próprio ou de terceiros, de acordo com as boas práticas de estudos e modelagens financeiras, ainda que utilizados para suportar a fase de obras, o que impacta a capacidade de financiamento da Concessionária no que tange aos vultosos investimentos previstos;

(ii) A indisponibilidade de capital durante a fase de investimentos distorce o fluxo de caixa, reduz o VPL e prejudica a Taxa Interna de Retorno (TIR) do projeto, distorcendo, conseqüentemente, os parâmetros de equilíbrio econômico-financeiro do vindouro contrato;

Dessa forma, caso mantido o reembolso apenas ao final, requer-se a inclusão de previsão contratual de remuneração sobre o capital imobilizado, a fim de mitigar o desequilíbrio financeiro do contrato e assegurar a viabilidade econômica. Por outro lado, caso o Poder Concedente se disponha a alterar a dinâmica de desembolso do aporte público, que este seja realizado de forma proporcional ao financiamento prévio dos investimentos previstos na forma do Cronograma Físico Executivo.

*Esclarecimento: Não há esclarecimento a ser prestado. O pagamento do Aporte seguirá o Contrato e o Anexo 15, conforme a Cláusula 11.1, que determina parcelas vinculadas ao cumprimento dos Eventos de Desembolso, e a Cláusula 11.2, que reforça a validação pela ARTESP e pelo Verificador Independente. A Cláusula 11.4 define emissão de cobrança após a conclusão dos marcos, e o Anexo 15, item 1.2, condiciona o pagamento à comprovação da conclusão dos eventos. Adiciona-se ainda que, o modelo referencial elaborado considera os custos financeiros da operação, restando à LICITANTE elaborar os próprios estudos para apresentação da PROPOSTA DE PREÇO.*

## **Questionamento 117**

Ref.: Informação Faltante Geral

**Questionamento:** Solicita-se que o Poder Concedente esclareça, junto às concessionárias de distribuição de energia elétrica afetas ao projeto, a fim de que estas informem:

- a) Qual será a capacidade de carga instalada e disponível em cada local de instalação dos carregadores;
- b) Se essa capacidade é suficiente para carga simultânea de múltiplas embarcações;
- c) Quais prazos e garantias para viabilizar o fornecimento integral da demanda projetada.

**Destaca-se que tais informações são fundamentais para mensuração dos riscos operacionais e de cronograma da transição da frota para propulsão elétrica.**

*Esclarecimento: Cabe a LICITANTE realizar os próprios estudos para apresentação da sua PROPOSTA DE PREÇO. Entretanto, cabe adicionar que, a eletrificação da frota está prevista apenas nas travessias com essa potencialidade, cabendo à concessionária garantir o atendimento à demanda elétrica projetada. O Contrato estabelece que os sistemas internos dos terminais (totens de recarga, transformadores, cabines*

de comando e geradores) são de responsabilidade direta da Concessionária, conforme item 6.4.1.6.4 do Anexo 3C. Além disso, cabe à Concessionária realizar o dimensionamento completo e o alinhamento com as distribuidoras locais para viabilizar o fornecimento até o ponto de entrega, conforme previsto no item 2.1.3. Reforça-se que, conforme a Cláusula 27.1, ii, os riscos decorrentes de problemas, atrasos ou interfaces com as concessionárias de energia na elaboração desses projetos e na operação são alocados à Concessionária.

Por fim, adiciona-se que, nos termos da Resolução ANEEL nº 1000/2021, a distribuidora é responsável pelas obras de reforço e expansão da rede até o ponto de entrega, respeitando os limites regulatórios. Caso haja necessidade de obras que excedam essa responsabilidade, o contrato prevê que a concessionária poderá pleitear o repasse dos custos excedentes, mediante avaliação técnica do Verificador Independente e decisão da Agência Reguladora, conforme itens 2.1.3.2 a 2.1.3.5 do ANEXO 3C, caracterizando evento de desequilíbrio econômico-financeiro. Esta alocação de risco ao Poder Concedente está formalizada na Cláusula 27.2, vi, que trata especificamente dos custos que extrapolem os limites regulatórios da ANEEL.

## **Questionamento 118**

Ref.: Anexo 21 - EVTEA

**Questionamento: A operação de transporte aquaviário, especialmente quando envolve embarcações de passageiros, depende diretamente de mão de obra altamente especializada, submetida à regulamentação da Marinha do Brasil. Os profissionais embarcados devem possuir formação específica, com cursos e certificações obrigatórios, que determina a habilitação mínima exigida para a operação das embarcações.**

**Esse contexto faz com que a reposição de tripulação não ocorra de forma imediata ou simplificada, haja vista a escassez de profissionais qualificados no mercado e a necessidade de cumprimento rigoroso de normas de segurança e de pessoal embarcado.**

**Atualmente, é de notícia que o pagamento do adicional de periculosidade ocorre apenas nas regiões do Litoral Norte e Sul. Contudo, diante do agravamento do cenário de turnover (rotatividade) e da significativa evasão de profissionais qualificados para o mercado offshore e para a Marinha Mercante, importante reconhecer que a remuneração prevista nas Convenções Coletivas de Trabalho (CCTs) em vigor encontra-se defasada e não atrativa frente à realidade do setor.**

**Tal contexto tem impactado diretamente a estabilidade operacional e a capacidade de manutenção de tripulações completas, comprometendo inclusive o cumprimento das exigências do Cartão de Tripulação de Segurança (CTS), documento obrigatório expedido pela Marinha do Brasil para habilitação das embarcações.**

**Cabe destacar que, ao aplicar a remuneração média sugerida pelos sindicatos e incorporar o adicional de periculosidade de 30%, utilizando inclusive os encargos considerados na própria modelagem desta Concessão, o impacto gerado na estrutura de custos ultrapassa o valor de resultado líquido mensal projetado no OPEX constante no Anexo 21 (“EVTEA”), o que compromete a viabilidade econômico-financeira do futuro contrato. Por fim, é fundamental registrar que, dadas as condições atuais do mercado de trabalho e a inexistência de margem para redução de direitos já adquiridos, não é razoável presumir que os licitantes conseguirão, por meio de negociações individuais, estabelecer condições menos onerosas em acordos coletivos. Tal premissa não encontra amparo na realidade fática e operacional vigente, tornando essencial a revisão do estudo de viabilidade à luz dos custos reais para assegurar o equilíbrio e a atratividade do contrato**

**Dessa forma, questiona-se se na composição do OPEX do Anexo 21 (“EVTEA”), foi considerado a aplicação uniforme do adicional de periculosidade a todas as travessias aquaviárias, não apenas por exigência legal, mas como medida essencial de equilíbrio remuneratório entre as regiões e manutenção da competitividade operacional.**

**Solicita-se, ainda, a apresentação detalhada da composição dos custos de mão de obra constante**

na planilha do OPEX, constante no Anexo 21 (“EVTEA”), elaborada pelo Poder Concedente, incluindo salários-base, adicionais, encargos legais e benefícios utilizados como referência, para que seja possível avaliar com clareza as premissas aplicadas.

À título de respaldo técnico para fundamentação da resposta a este ponto de esclarecimento, solicita-se que haja a confirmação, por parte Poder Concedente, dos valores salariais de referência dos marítimos atualizados, a partir da solicitação de manifestação formal das entidades sindicais da categoria.

*Esclarecimento: Não há esclarecimentos adicionais a serem prestados. Cabe, contudo, destacar que a modelagem apresentada possui caráter referencial, sendo suficientemente robusta para assegurar o cumprimento integral das obrigações atribuídas à Concessionária no âmbito da concessão.*

*Adicionalmente, conforme previsto na Cláusula 24.1, incisos xxiv e xlv, alínea “a” do Contrato, a Concessionária é responsável exclusiva pelas obrigações decorrentes da relação com seus empregados, devendo assumir todos os encargos sociais, trabalhistas e previdenciários incidentes sobre a mão de obra empregada, bem como cumprir as determinações legais relativas à segurança, medicina do trabalho, seguro e acidente de trabalho. O contrato também impõe à Concessionária o dever de ressarcir ou indenizar e manter o Poder Concedente e a ARTESP indenidos em razão de qualquer demanda, inclusive reclamações trabalhistas propostas por empregados ou terceiros vinculados à Concessionária*

### **Questionamento 119**

Ref.: Informação Faltante Geral

**Questionamento:** Requer-se esclarecimento se os Bens da Concessão (imóveis, embarcações, estruturas portuárias etc.), repassados pelo Poder Concedente à eventual adjudicatária, estão (ou estarão no momento de efetivação da contratação) livres de quaisquer ônus, gravames, penhoras ou bloqueios judiciais.

**Em caso da identificação de algum dos óbices questionados acima, solicita-se em esclarecimento:**

- a) Identificação do(s) ativo(s) comprometidos;**
- b) Motivo e processo judicial correspondente;**
- c) Relatório com a mensuração de impacto sobre a operacionalização da concessão.**

**Adicionalmente, solicita-se confirmação se a receita de arrecadação tarifária atual está plenamente disponível à eventual concessionária, ou se parte dela está vinculada a pagamentos de credores ou objeto de bloqueio judicial.**

*Esclarecimento: As informações sobre os bens da concessão são aquelas que constam no Edital, seus Anexos e no DataRoom, cabendo ao licitante realizar sua própria diligência. O Poder Concedente não tem conhecimento, nesta data, de quaisquer ônus, gravames ou bloqueios que impeçam a destinação dos referidos ativos aos fins da concessão. A receita tarifária será um direito da futura concessionária a partir da assinatura do Termo de Transferência, nos exatos termos do Contrato.*

### **Questionamento 120**

Ref.:

Minuta de Contrato

54.1. A CONCESSÃO PATROCINADA será extinta caso a CONCESSIONÁRIA: (i) tenha sua falência decretada por sentença transitada em julgado; (ii) ou tenha sua recuperação judicial concedida, desde que esta prejudique a execução deste CONTRATO.

**Questionamento:** Conforme estabelecido na Cláusula 54.1 da Minuta de Contrato constituirá hipótese de extinção da concessão a entrada da concessionária em recuperação judicial, desde que isto prejudique a execução do Contrato.

Em que pese se tratar de hipótese normativa de alta relevância, uma vez que trata da continuidade da Concessão em si, a Minuta de Contrato nem os demais documentos do certame são claros em relação a quais seriam os parâmetros específicos para julgar prejudicada ou não a execução do Contrato frente a recuperação judicial da concessionária.

Solicita-se, portanto, esclarecimento acerca de quais seriam os parâmetros e procedimento relativos ao julgamento sobre a possibilidade de continuidade da execução contratual por parte da Concessionária, quando da hipótese da entrada desta em processo de recuperação judicial.

*Esclarecimento: A constatação do "prejuízo à execução deste CONTRATO" (Cláusula 54.1, ii) será realizada de forma casuística, por meio de um devido processo administrativo, conforme rito análogo ao da caducidade, previsto na Cláusula 54.2. Neste procedimento, o Poder Concedente, com apoio da ARTESP, avaliará a capacidade da Concessionária em manter o adimplemento das obrigações contratuais, notadamente o cumprimento dos Indicadores de Desempenho, a execução dos investimentos e a prestação do Serviço Adequado.*

## **Questionamento 121**

Ref.: Minuta de Contrato

10.8. O PODER CONCEDENTE efetuará o pagamento da CONTRAPRESTAÇÃO PÚBLICA em até 30 (trinta) dias contados do recebimento do documento de cobrança pela ARTESP.

10.8.1. Em caso de não pagamento no prazo previsto na Cláusula 10.8, será caracterizado o inadimplemento do CONTRATO pelo PODER CONCEDENTE para fins do acionamento da GARANTIA CPP, observado o quanto disposto na Cláusula Décima Terceira.

11.6.2.1. Havendo atraso superior a 5 (cinco) dias no pagamento de qualquer das parcelas do APORTE, por culpa exclusiva do PODER CONCEDENTE, o valor devido ficará automaticamente acrescido de juros de mora correspondentes à variação pro rata temporis da taxa SELIC, a contar da data do respectivo vencimento até a data do efetivo pagamento.

13.1. A CONCESSIONÁRIA, a seu exclusivo critério, e em caráter facultativo, poderá demandar a constituição de GARANTIA CPP, nos termos da Cláusula 13.1.1, no prazo estipulado pelo EDITAL para adoção das medidas necessárias à assinatura do CONTRATO, mediante notificação encaminhada à CPP para este fim, com cópia ao PODER CONCEDENTE.

[...]

13.1.1.5. Para viabilização da GARANTIA CPP, a CPP fará jus a uma remuneração anual no valor correspondente a 0,2% do valor total estipulado na Cláusula 13.1.1, a ser pago a partir da assinatura do último instrumento de garantia necessário para compor o montante total de GARANTIA CPP.

**Questionamento:** Destaca-se que a Cláusula 10.8.1. da Minuta de Contrato apenas prevê como alternativa ao atraso no pagamento da Contraprestação Pública o acionamento da Garantia CPP. Por outro lado, tem-se que a Cláusula 13.1. da Minuta de Contrato atribui a constituição da Garantia CPP como faculdade (opção) e ônus de manutenção da Concessionária.

Tem-se, portanto, uma lacuna da Minuta de Contrato quanto à hipótese de salvaguarda do interesse da Concessionária na hipótese de atraso no pagamento da Contraprestação Pública, caso ela opte pela não constituição da Garantia CPP.

Diante disso, está correto o entendimento de que, caso a Concessionária opte pela não constituição

da Garantia CPP, aplica-se ao atraso no Pagamento da Contraprestação Pública o acréscimo de juros de mora correspondentes à variação pro rata temporis da taxa SELIC, a contar da data do respectivo vencimento até a data do efetivo pagamento, à semelhança do quanto previsto para a hipótese de atraso do Aporte, prevista na Cláusula 11.6.2.1. da Minuta de Contrato?

*Esclarecimento: A Cláusula 10.8.1 trata do inadimplemento no contexto do acionamento da Garantia CPP, a qual, conforme a Cláusula 13.1, é uma faculdade da Concessionária.*

*Conforme disposto na Cláusula 11.6.2.1 do Contrato, em caso de atraso no pagamento de parcela do Aporte por culpa exclusiva do Poder Concedente, o valor devido será automaticamente acrescido de juros moratórios correspondentes à variação pro rata temporis da taxa SELIC, contados da data do vencimento até a data do efetivo pagamento. O mesmo mecanismo se aplica em caso de atraso no pagamento da Contraprestação por culpa exclusiva do Poder Concedente. Esse mecanismo assegura a compensação financeira pelos eventuais impactos causados pela inadimplência.*

## **Questionamento 122**

Ref.: Minuta de Contrato:

“14.8.4. Em caso de extinção da CONCESSÃO, inclusive nas hipóteses de extinção antecipada, o PODER CONCEDENTE ou a SUCESSORA poderão denunciar os contratos celebrados pela CONCESSIONÁRIA relacionados à exploração de RECEITAS ACESSÓRIAS, incluindo os que tenham obtido a autorização prevista na Cláusula 14.8, assegurando nestes casos a indenização na hipótese de investimentos ainda não amortizados realizados pela CONCESSIONÁRIA ou pelo terceiro.”

**Questionamento: Considerando que os contratos relacionados à exploração de RECEITAS ACESSÓRIAS com prazo de vigência que ultrapassem o PRAZO DA CONCESSÃO, conforme previsto na cláusula 14.8, em regra tratam de projetos de investimentos que envolvem mobilização de capitais vultosos e prazo longo para gerar retornos ao investidor, entende-se que:**

**Na hipótese de extinção antecipada da CONCESSÃO, tais contratos, como receberam a autorização do PODER CONCEDENTE a que se refere a cláusula 14.8, deverão ser preferencialmente mantidos pelo PODER CONCEDENTE, dado que sua rescisão implicaria provável ofensa à economicidade (em razão das indenizações que deverão ser pagas) e da segurança jurídica. O entendimento está correto?**

*Esclarecimento: O entendimento não está correto. O Contrato não obriga o Poder Concedente a manter os referidos contratos de receita acessória. A Cláusula 14.8.3 prevê que os contratos autorizados nos termos da Cláusula 14.8 poderão ser mantidos em caso de extinção antecipada, mas esta é uma faculdade, e não uma obrigação. A Cláusula 14.8.4 é explícita ao conferir ao Poder Concedente ou à SUCESSORA o direito de denunciar (rescindir) os contratos celebrados pela Concessionária relativos à exploração de RECEITAS ACESSÓRIAS, mesmo aqueles que ultrapassam o prazo da concessão. A proteção ao investidor e à economicidade, mencionada no questionamento, é tratada na parte final da própria Cláusula 14.8.4, que assegura o direito à indenização por investimentos ainda não amortizados, caso o Poder Concedente opte, de fato, pela rescisão do contrato.*

## **Questionamento 123**

Ref.: Minuta de Contrato:

“34.10. [...] vii. proibição da realização de pagamentos antecipados nos contratos com PARTES RELACIONADAS, exceto no caso de adiantamento de custos de mobilização exigidos em contratações semelhantes no mercado; e [...]”

**Questionamento: A Cláusula 34.10 da minuta contratual dispõe acerca da vedação à realização de pagamentos antecipados em contratos firmados com PARTES RELACIONADAS, admitindo-se, como**

única exceção, a hipótese de adiantamento de custos de mobilização, quando tais despesas se revelem compatíveis e usuais em contratações análogas no mercado.

Considerando que a referida restrição impõe limitação específica às relações contratuais da CONCESSIONÁRIA com suas PARTES RELACIONADAS — ainda que essas sejam juridicamente válidas e economicamente justificáveis —, solicita-se esclarecer qual a fundamentação técnico-jurídica e econômico-financeira que orientou a formulação de tal vedação, sobretudo à luz dos princípios da eficiência, da isonomia e da preservação do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

*Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento sobre o conteúdo ou a aplicação da Cláusula 34.10, vii, mas sim de questionamento acerca dos fundamentos e da motivação para sua inclusão no Contrato. A referida cláusula é clara em seu teor e alcance, não apresentando ambiguidade a ser sanada, e deve ser observada pela futura Concessionária.*

## **Questionamento 124**

Ref.: Minuta de Contrato:

“27.1. Excetuados os riscos alocados de maneira diversa, por disposição expressa deste CONTRATO, a CONCESSIONÁRIA assume integral responsabilidade pelos riscos inerentes à operação e execução dos serviços previstos no objeto deste

CONTRATO, incluindo os principais riscos relacionados a seguir:

[...]

ii. Problemas, atrasos, inconsistências, interrupção ou intermitência no fornecimento de utilidades públicas, incluindo energia elétrica, bem como as interfaces com as concessionárias de energia na elaboração de projetos e operação”

**Questionamento: A Cláusula 27.1 da minuta contratual atribui à CONCESSIONÁRIA a assunção do risco relacionado a “problemas, atrasos, inconsistências, interrupção ou intermitência no fornecimento de utilidades públicas, incluindo energia elétrica, bem como as interfaces com as concessionárias de energia na elaboração de projetos e operação”.**

**Considerando a redação empregada, verifica-se que a expressão “incluindo energia elétrica” pode comportar interpretação ampla, alcançando tanto situações vinculadas ao fornecimento geral de energia — hipótese na qual a CONCESSIONÁRIA não possui qualquer ingerência — quanto aquelas restritas à infraestrutura elétrica vinculada diretamente à execução da Concessão.**

**Nesse contexto, e à luz do princípio da alocação eficiente de riscos, que orienta a modelagem das concessões e impõe que sejam atribuídos ao contratado apenas os riscos que este efetivamente possa mitigar ou gerenciar, solicita-se confirmar se está correto o entendimento de que a menção à “energia elétrica” refere-se unicamente a eventuais problemas ou atrasos restritos à infraestrutura de energia elétrica vinculada à Concessão, não abrangendo, portanto, falhas ou interrupções decorrentes do fornecimento sistêmico de utilidade pública, alheias à esfera de controle da CONCESSIONÁRIA.**

*Esclarecimento: Com a republicação do Edital, a Cláusula 27.1, ii, foi ajustada e agora limita expressamente o risco da Concessionária "nos termos e limites no ANEXO 3C". Dessa forma, o risco de "interrupção ou intermitência" no fornecimento de energia elétrica, embora alocado à Concessionária, não é ilimitado, mas sim definido e gerenciado conforme as obrigações e termos estabelecidos no Anexo 3C. Adicionalmente, a Cláusula 27.2, vi, aloca ao Poder Concedente um risco distinto, referente aos custos de obras de reforço ou expansão da rede externa que comprovadamente extrapolem os limites de responsabilidade regulatória da ANEEL, conforme detalhado no Anexo 3C. Ver resposta ao Questionamento 117.*

## Questionamento 125

Ref.: Minuta Contratual:

“5.2.1. O CONTRATO poderá ser alterado para adequação do objeto da CONCESSÃO PATROCINADA a eventual decisão judicial que exclua a responsabilidade do ESTADO quanto à prestação do serviço de transporte aquaviário no SISTEMA DE TRAVESSIAS DE PARAIBUNA.

5.2.1.1. Na hipótese de que trata a Cláusula 5.2.1, a CONCESSIONÁRIA permanecerá encarregada da operação do serviço de transporte aquaviário somente até a sua assunção pelo ente competente, ressalvado eventual instrumento que estabeleça a continuidade da prestação do serviço pelo ESTADO.”

**Questionamento: A Cláusula 5.2.1.1 da minuta contratual dispõe que, caso sobrevenha decisão judicial que exclua a responsabilidade do ESTADO quanto à prestação do serviço no SISTEMA DE TRAVESSIAS DE PARAIBUNA, a CONCESSIONÁRIA permanecerá encarregada de sua operação “somente até a sua assunção pelo ente competente, ressalvado eventual instrumento que estabeleça a continuidade da prestação do serviço pelo ESTADO”.**

**Considerando que o Sistema de Travessias de Paraibuna integra o objeto da concessão desde o início de sua execução, mas poderá ser retirado do escopo contratual por força de decisão judicial, entende-se necessária a devida explicitação das consequências jurídicas e econômico-financeiras dessa exclusão.**

**Com efeito, o princípio do equilíbrio econômico-financeiro, assegurado pelo art. 37, XXI, da Constituição Federal e pelo art. 9º, §1º, da Lei nº 8.987/1995, impõe que qualquer alteração no objeto contratual capaz de afetar a equação econômico-financeira enseje a correspondente recomposição.**

**Como se sabe a alocação de riscos em contratos de parceria deve observar a racionalidade da previsibilidade e da mitigabilidade. Como já assentado, não se pode imputar ao particular riscos decorrentes de decisões judiciais que alterem a titularidade ou a competência sobre determinado serviço público, sob pena de comprometer a eficiência do modelo contratual. A segurança jurídica, princípio igualmente tutelado pela Constituição, exige que o dever de continuidade do serviço seja compatibilizado com a preservação da equação econômico-financeira, não podendo a concessionária ser mantida indefinidamente em situação provisória sem adequada definição de contrapartidas.**

**Diante desse contexto, solicita-se que o PODER CONCEDENTE esclareça:**

- a) qual o critério jurídico ou normativo para a identificação do “ente competente” que deverá assumir a prestação do serviço em caso de exclusão judicial do Sistema de Travessias de Paraibuna;**
- b) quais os procedimentos e prazos previstos para assegurar a efetiva transferência da operação a esse ente, de modo a evitar a permanência indefinida da Concessionária em atividade provisória; e**
- c) quais os impactos contratuais e mecanismos de recomposição econômico-financeira previstos para a hipótese de exclusão do Sistema de Travessias de Paraibuna do escopo contratual, inclusive em caso de inércia ou demora na assunção pelo ente competente.**

**A ausência de esclarecimentos sobre tais pontos pode gerar relevante insegurança jurídica e comprometer a atratividade do certame, à medida que transfere à Concessionária riscos imprevisíveis e alheios à sua esfera de gestão, em afronta aos princípios da alocação eficiente de riscos, da preservação do equilíbrio econômico-financeiro e da segurança jurídica.**

*Esclarecimento: O questionamento requer as seguintes precisões: (i) o “ente competente” pode representar a União ou Municípios, por via direta ou indireta, caso sobrevenha decisão de que a*

competência é de tais entes, conforma cláusula 5.2.1.1; (ii) os procedimentos e prazos para a transferência não estão previamente definidos, pois dependerão dos termos da referida decisão judicial e das tratativas subsequentes entre o ESTADO, a CONCESSIONÁRIA e o novo ente competente; (iii) A Cláusula 5.2.1 é expressa ao prever que, nesta hipótese, o "CONTRATO poderá ser alterado para adequação do objeto". Essa alteração contratual, por suprimir parte do escopo dos serviços, é o evento que ensejará a devida recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a ser apurada em processo administrativo próprio, para preservar a equação original do Contrato, independentemente da demora na assunção pelo novo ente.

## Questionamento 126

Ref.: Edital:

### “3. VALOR ESTIMADO DO CONTRATO

3.1. O VALOR ESTIMADO DO CONTRATO é de R\$2.081.155.670,86 (dois bilhões, oitenta e um milhões, cento e cinquenta e cinco mil, seiscentos e setenta reais e oitenta e seis centavos) correspondente ao valor estimado do somatório dos investimentos a cargo da CONCESSIONÁRIA.”

**Questionamento: Após a análise detida do Edital e de seus Anexos, em especial o Anexo 1 do Anexo 15, verificamos a existência de divergência relevante quanto ao valor total do CAPEX informado.**

**No corpo do Edital (item 3.1 – Valor Estimado do Contrato), consta o valor global de R\$ 2.081.156.078,06 (dois bilhões, oitenta e um milhões, cento e cinquenta e seis mil, setenta e oito reais e seis centavos). No entanto, no demonstrativo do Anexo 1 do Anexo 15, o valor atribuído ao CAPEX é de R\$ 1.832.641.133,16, ao passo que o valor de Aporte Público é indicado em R\$ 1.016.102.535,27, totalizando cifra distinta da informada no item 3.1 do Edital.**

**Essa inconsistência gera insegurança quanto à efetiva composição do Valor Estimado do Contrato, podendo impactar diretamente:**

**a) formulação das propostas econômicas, tendo em vista que o CAPEX é parâmetro essencial para a modelagem econômico-financeira da concessão;**

**o princípio da vinculação ao instrumento convocatório (art. 41 da Lei nº 8.666/1993 e art. 5º da Lei nº 14.133/2021), que impõe à Administração e aos licitantes a estrita observância dos termos do Edital;**

**a isonomia entre os participantes, já que a manutenção da divergência pode favorecer interpretações díspares sobre a estrutura de investimentos a ser considerada.**

**Diante disso, com fundamento nos princípios da transparência, segurança jurídica e competitividade do certame, solicitamos:**

**a) a confirmação expressa sobre qual é o valor correto do CAPEX a ser considerado para fins da licitação;**

**b) a retificação e harmonização dos documentos editalícios e seus anexos, de modo a eliminar qualquer divergência e assegurar que todos os licitantes estejam em igualdade de condições.**

**O pedido ora formulado busca tão somente preservar a coerência e clareza das regras do certame, prevenindo questionamentos futuros que possam comprometer a lisura e a eficácia do processo licitatório.**

*Esclarecimento: Recomenda-se observar as alterações realizadas nos documentos editalícios, de acordo com o Aviso de Republicação de Licitação da Concorrência Internacional nº005/2025, publicado em 22 de setembro de 2025.*

## Questionamento 127

Ref.: n/a

#### **Questionamento:**

Solicita-se pedido de esclarecimento sobre a disponibilidade de rede de média tensão em alguns locais de São Paulo com sua abrangência e a carga disponível nos locais, com a intenção de participarmos da CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL No 005/2025 que tem por objeto a “CONCESSÃO PATROCINADA DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E REALIZAÇÃO DOS INVESTIMENTOS NECESSÁRIOS PARA A EXPLORAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO DE VEÍCULOS E PASSAGEIROS DENOMINADO SISTEMA DE TRAVESSIAS.”

Como premissa no caderno de encargos da responsabilidade das licitantes, será necessário realizarmos extensão de rede até os pontos de Travessias, para suprimos a demanda elétrica dos totens de recarga das balsas elétricas nos locais abaixo identificados. Sendo assim, necessitamos de vossa senhoria, os dados de disponibilidade da rede de média/alta tensão para atender tal demanda, bem como a carga dos transformadores mais próximos, afim de verificar a viabilidade técnica de instalação. Tentei entrar em contato com a CPFL e com a EMAE, mas ambos orientaram tal pedido formalizado direto a contratante, portanto acho viável o questionamento de todos os locais de atuação. Abaixo segue as informações georreferenciadas dos pontos necessários em destaque:

*Esclarecimento: Todos os documentos de apoio disponíveis relacionados ao objeto da licitação são aqueles já divulgados no DataRoom. Entende-se que as informações e os elementos disponibilizados no Edital, Contrato e nos ANEXOS são suficientes para a elaboração das propostas pelos LICITANTES.*

*Ademais, observar esclarecimento ao Questionamento 117.*

#### **Questionamento 128**

Ref.: n/a

**Questionamento: 1) Com relação ao CAPEX das embarcações, considerando que todas as embarcações que serão construídas pela Concessionária são elétricas, não identificamos os custos de CAPEX das instalações de recarga e, principalmente, do investimento como participação do consumidor de energia elétrica nos reforços de rede que serão possivelmente cobrados pelas Concessionárias de Energia Elétrica que atendem às respectivas travessias.**

*Esclarecimento: O entendimento não está correto. Os custos de responsabilidade da Concessionária foram previstos na modelagem referencial que serviu de base para esta Licitação. Ademais, observar o esclarecimento ao Questionamento 117.*

#### **Questionamento 129**

Ref.: n/a

**Questionamento: Solicito informações de esclarecimento, se é necessário às empresas que pretendem participar do processo licitatório, no momento em que for apresentar suas propostas de preço e documentos para habilitação (declarações econômicas, etc.), devem estar em conformidade com as normas coletivas: convenções e/ou acordos coletivos de trabalho formalizado entre as empresas participantes, com as entidades sindicais laborais para que não haja a redução de salários atualmente praticado.**

*Esclarecimento: Todas as obrigações e requisitos para a participação no presente certame, incluindo as declarações a serem prestadas pelos licitantes, estão integralmente previstos no Edital, em especial no item 8 – CONDIÇÕES DE PARTICIPAÇÃO. O Edital não exige a apresentação de declaração com o teor constante do pedido de esclarecimentos, somente exigindo, nesse campo, a apresentação de Certidão*

### Questionamento 130

Ref.: n/a

**Questionamento: Pergunta (1): Solicito informações de esclarecimento de como será realizado a redução salarial caso haja, e de que forma o Poder Concedente, Governo do Estado de São Paulo através da Secretaria de Parceria e Investimentos, irá fiscalizar as empresas que participarão da Licitação, se no momento em que for apresentar / enviar os envelopes a título de proposta constar salários inferiores aos que se tem hoje, sem que se tenha acordo coletivo de trabalho com as Instituições sindicais laborais. É necessário esclarecimento sobre esta pergunta, pois como o Governo do Estado irá permitir que as empresas apresentem salários inferiores se não há acordo coletivo de trabalho que garanta esta possibilidade, em atendimento ao Art. 611-A , §3º da CLT.**

**Pergunta (2): Solicitamos informações quanto ao pagamento do adicional de periculosidade a todos os trabalhadores marítimos que laboram nas localidades: CENTRO, NORTE e SUL, por estarem realizando suas atividades profissionais a bordo expostos a riscos iminentes de acidentes graves ou fatais definidos pelo Art. 193 da CLT.**

*Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento sobre o conteúdo ou a aplicação de cláusulas do Edital. Os questionamentos referem-se a hipóteses sobre a composição da proposta de preços dos licitantes, aos mecanismos de fiscalização do cumprimento da legislação trabalhista (Art. 611-A da CLT) e à solicitação de inclusão de obrigações trabalhistas específicas (adicional de periculosidade, Art. 193 da CLT). Tais matérias extrapolam o escopo desta fase, que se destina a sanar dúvidas sobre as regras efetivamente postas no instrumento convocatório.*

### Questionamento 131

Ref.: n/a

**Questionamento: Os Editais sempre deixaram uma lacuna no quesito remuneração e benefícios. Ao longo dos últimos dez anos, o SINDMESTRES, vem insistentemente apresentando ao Governo do Estado e às Empresas, as tabelas salariais praticadas no segmento portuário, no qual seus representados atuam. Neste sentido, indagamos o motivo pelo qual não há no Edital a exigibilidade de as empresas participantes da licitação apresentarem propostas de pagamento de remuneração e benefícios, de acordo com as tabelas salariais apresentadas por esta Instituição Sindical, de maneira a acabar com o perverso histórico de aviltamento remuneratório concedido aos Mestres de Cabotagem e Contramestres, comandantes das embarcações que operam as travessias litorâneas do Estado de São Paulo.**

*Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento sobre o conteúdo ou a aplicação de cláusula do Edital. O questionamento refere-se aos motivos e justificativas para a não inclusão de tabelas salariais sindicais como um requisito do certame, o que extrapola o escopo desta fase, que visa sanar dúvidas sobre as regras efetivamente postas no instrumento convocatório.*

### Questionamento 132

Ref.:n/a

**Questionamento: Em 30 de novembro de 2023, o SINDMESTRES participou de uma reunião presencial na sede da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (SEMIL), na cidade de São Paulo, ocasião em que apresentou um relatório completo sobre instrumentos de acordos coletivos de trabalho e tabelas salariais de suma importância, buscando remuneração e benefícios condizentes com a função exercida pelos trabalhadores representados. A remuneração praticada pelas empresas ao longo dos últimos dez anos, vem se tornando cada vez mais aviltante e extremamente abaixo da prática de mercado. Assim, considerando o comprometimento e idoneidade**

do atual Governo do Estado, como pode ser admissível a redução salarial de algo que já é extremamente precário?

*Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento sobre o conteúdo ou a aplicação de cláusula do Edital. As matérias abordadas extrapolam o escopo desta fase, que se destina a sanar dúvidas sobre as regras efetivamente postas no instrumento convocatório.*

### **Questionamento 133**

Ref.: n/a

**Questionamento: Ao analisar o ANEXO 3B – Caderno de Encargos Aquaviários, entendemos que a exigência de certificação por Sociedade Classificadora refere-se à classe básica, normalmente composta por casco, maquinário e serviço (por exemplo, Hull, Machinery e tipo de embarcação). Está correto o entendimento que será necessária apenas essa certificação básica, sem a obrigatoriedade de notações adicionais?**

*Esclarecimento: O entendimento não está correto. A certificação de classe básica (casco, maquinário e serviço) é obrigatória para todas as embarcações, conforme previsto no ANEXO 3B. Adicionalmente, será necessária a adoção de notação de classe específica para eletrificação, abrangendo propulsão elétrica e sistemas de baterias, uma vez que, até o momento, a Autoridade Marítima (NORMAM-202) não possui regramentos específicos para este tipo de tecnologia.*

*A Concessionária deverá buscar junto à Sociedade Classificadora a notação de classe equivalente aos regramentos dispostos no ANEXO 3B, garantindo que os requisitos técnicos (propulsão elétrica e sistemas de baterias) sejam atendidos.*

### **Questionamento 134**

Ref.: Edital / Item 10.5 / 10.15. Os documentos deverão ser apresentados em sua forma original ou sob forma de cópia autenticada por Tabelião de Notas, ou por cópia simples acompanhada do original para autenticação por membro da COMISSÃO DE CONTRATAÇÃO ou de declaração de autenticidade por advogado, sob sua responsabilidade pessoal.

**Questionamento: Segundo o Item 10.15, os documentos deverão ser apresentados em sua forma original ou sob forma de cópia autenticada por Tabelião de Notas, ou por cópia simples acompanhada do original para autenticação por membro da Comissão de Contratação ou de declaração de autenticidade por advogado, sob sua responsabilidade pessoal. Como a autenticação de documentos em cópias não é exclusiva do Tabelionato de Notas, mas de qualquer cartório que detenha a fé pública para a prática de autenticações, entendemos que é possível realizar a autenticação em outros tipos de cartório, além do Tabelião de Notas. Está correto o entendimento?**

*Esclarecimento: Ver resposta ao Questionamento 96.*

### **Questionamento 135**

Ref.: Edital / 13.19.2. / Na hipótese do item 13.19, a LICITANTE deverá comprovar que a empresa detentora do atestado não incorre em nenhuma das restrições de participação na LICITAÇÃO previstas no item 8 deste EDITAL, devendo ser realizadas as consultas nos cadastros indicados no item 14.45 e apresentada a certidão negativa a que alude o item 13.13, incisos ii, iii e iv, conforme o caso, bem como os documentos previstos no item 13.9.

**Questionamento: Considerando que o item 13.19.2 prevê que serão consultados os cadastros indicados no item 14.45, solicitamos seja esclarecido se os resultados dessas consultas deverão ser apresentados pela licitante no envelope D ou se a consulta será feita pela Comissão de Contratação, sendo dispensada a apresentação desses resultados pela licitante.**

*Esclarecimento: Ver resposta ao Questionamento 97.*

## Questionamento 136

Ref.: Minuta do Contrato de Concessão / Cláusula 9.2.1 / 9.2.1. As receitas tarifárias deverão ser vertidas para a CONTA DA RECEITA TARIFÁRIA, sobre a qual a ARTESP e o VERIFICADOR INDEPENDENTE terão amplo acesso aos respectivos extratos, sob pena das penalidades cabíveis.

**Questionamento: A Cláusula 9.2.1 do contrato prescreve que as receitas tarifárias deverão ser vertidas para a Conta da Receita Tarifária. Não havendo disciplina específica sobre a movimentação da conta da receita tarifária, entende-se que tal conta é de livre movimentação da concessionária (apesar do acesso que terão a ARTESP e o Verificador Independente aos respectivos extratos da conta). Está correto este entendimento?**

*Esclarecimento: Ver resposta ao Questionamento 41.*

## Questionamento 137

Ref.: Minuta do Contrato de Concessão / Cláusula 13.2 / 13.2.3. O CONTARTO DE PENHOR terá por objeto o penhor sobre aplicações financeiras depositadas ou custodiadas em instituição financeira onde a CPP possua suas aplicações, que poderão ser utilizadas de forma isolada ou acumulada, a critério da CPP, tendo como lastro as seguintes opções:

- i. Títulos da dívida pública nacional de titularidade da CPP;
- ii. Cotas de Fundos de Investimento de renda fixa, lastreadas em

títulos da dívida pública nacional, ou por Certificado de

Depósito Bancário – CDB ou outros Títulos de crédito, emitidos por instituição financeira, ou, ainda, em Títulos e Valores Mobiliários, devendo estas últimas três hipóteses de investimento serem classificadas com rating de baixo risco de crédito, com nota de classificação de risco equivalente ou

superior a AA em escala nacional, emitida por uma das

agências classificadoras de risco de crédito aqui elencadas: Standard and Poor's (S&P), Moody's ou Fitch Ratings; iii. Certificado de Depósito Bancário – CDB, bem como outros títulos emitidos por instituição financeira, cujo rating seja considerado de baixo risco de crédito, com nota de classificação de risco equivalente ou superior a AA em escala nacional, emitida por uma das agências classificadoras de risco de crédito aqui elencadas: Standard and Poor's (S&P), Moody's ou Fitch Ratings.

**Questionamento: A Cláusula 13.2. trata da garantia por meio de penhor estabelecida pela CPP. Está correto o entendimento de que a CPP dispõe dos recursos necessários para garantir os valores em caso de inadimplemento do Poder Concedente? Está correto o entendimento de que tal garantia (penhor) pode se dar com recursos diretos do Estado de São Paulo?**

*Esclarecimento: Ver resposta ao Questionamento 42.*

## Questionamento 138

Ref.: Minuta do Contrato de Concessão / Cláusula 25.1 / 25.1. Constituem os principais direitos e obrigações do PODER CONCEDENTE, sem prejuízo das demais obrigações expressas neste CONTRATO:

- viii. Tomar todas as medidas necessárias para garantir, perante a União Federal, a formalização da posse dos terrenos de Marinha que integram o SISTEMA DE TRAVESSIAS, assim como perante os Municípios;

**Questionamento: Segundo a cláusula 25.1, viii, da minuta do Contrato de Concessão, entende-se que não há qualquer tipo de convênio entre o Estado de São Paulo com outros entes (como a União, Municípios ou a Marinha) para viabilizar a operação do sistema de travessias, cabendo ao Poder Concedente apenas tomar as medidas perante a União para garantir a posse dos terrenos de**

**Marinha. Esse entendimento está correto? Em caso de, pelo contrário, haver algum tipo de convênio com algum ente, solicita-se que seja disponibilizado às licitantes.**

*Esclarecimento: Ver resposta ao Questionamento 46.*

### **Questionamento 139**

Ref.: Minuta do Contrato de Concessão / Cláusula 25.1, viii / 25.1. Constituem os principais direitos e obrigações do PODER CONCEDENTE, sem prejuízo das demais obrigações expressas neste CONTRATO:

viii. Tomar todas as medidas necessárias para garantir, perante a União Federal, a formalização da posse dos terrenos de Marinha que integram o SISTEMA DE TRAVESSIAS, assim como perante os Municípios; e

**Questionamento: Nos termos da cláusula 25.1, viii, da minuta do Contrato de Concessão, entende-se que não há qualquer tipo de convênio/acordo/contrato entre o Estado de São Paulo com outros entes (União e os Municípios) para viabilizar a operação do sistema de travessias (especialmente no que diz respeito aos terrenos de Marinha). Esse entendimento está correto? Em caso de, pelo contrário, haver algum tipo de convênio/contrato/acordo com algum ente, solicita-se que seja disponibilizado às licitantes.**

*Esclarecimento: Ver esclarecimento ao Questionamento 46.*

### **Questionamento 140**

Ref.: Minuta do Contrato de Concessão / Cláusula 27.1 / 25.1. Excetuados os riscos alocados de maneira diversa, por disposição expressa deste CONTRATO, a CONCESSIONÁRIA assume integral responsabilidade pelos riscos inerentes à operação e execução dos serviços previstos no objeto deste CONTRATO,

**Questionamento: Considerando que o edital apresenta parâmetros técnicos e financeiros de referência, mas não detalha mecanismos de incentivo, reconhecimento ou reequilíbrio relacionados à introdução de novas tecnologias, políticas ESG ou ações de melhoria contínua, questiona-se se O Poder Concedente manterá a responsabilidade de estabelecer diretrizes e incentivos para que a concessionária possa incorporar, ao longo da execução contratual, soluções inovadoras e práticas de sustentabilidade alinhadas às políticas de ESG e aos princípios de melhoria contínua, sem que tais investimentos adicionais gerem ônus unilateral à concessionária, quando não previstos originalmente no CAPEX.**

*Esclarecimento: Nos termos da Cláusula 18, permanece como responsabilidade da Concessionária assegurar a atualidade tecnológica na execução das obras e serviços, incluindo a substituição ou atualização de bens e sistemas para garantir a modernidade e o atendimento aos indicadores de desempenho, sem que tais medidas gerem direito automático à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Por outro lado, conforme previsto na Cláusula 32.4.4, investimentos adicionais que venham a ser determinados pelo Poder Concedente ou acolhidos em processos de revisão ordinária ou extraordinária são passíveis de reequilíbrio, observadas as metodologias contratuais aplicáveis.*

### **Questionamento 141**

Ref.: Minuta do Contrato de Concessão / Cláusula 27.2. / 27.2. Sem prejuízo de outros riscos expressamente assumidos pelo PODER CONCEDENTE em outras Cláusulas deste CONTRATO, o PODER CONCEDENTE assume os seguintes riscos relacionados à CONCESSÃO

**Questionamento: Na hipótese de a descrição perimétrica objeto da concessão não contemplar a totalidade dos imóveis listados como área da concessão e haja terrenos de marinha, terrenos acrescidos de marinha e terrenos de rios navegáveis incidentes sobre os imóveis dos terminais (incidindo ou não sobre a área objeto da concessão), entende-se que os riscos relacionados à cobrança de laudêmios, foros, taxas, aluguéis e multas dos imóveis está alocado ao Poder Concedente. Está correto este entendimento? Nesse caso, qual a distribuição da importância qual a**

**distribuição da importância pro rata em relação à área de terreno concedida ou sobre a totalidade da área de terreno do imóvel para as despesas relacionadas a foros, laudêmios, taxas, cotas, aluguéis e multas dos imóveis?**

*Esclarecimento: Ver esclarecimento ao Questionamento 48.*

### **Questionamento 142**

Ref.: Minuta do Contrato de Concessão / Cláusula 27.2, iv / 27.2. Sem prejuízo de outros riscos expressamente assumidos pelo PODER CONCEDENTE em outras Cláusulas deste CONTRATO, o PODER CONCEDENTE assume os seguintes riscos relacionados à CONCESSÃO:

iv. Atrasos nas obras decorrentes da demora na obtenção de LICENÇAS AMBIENTAIS e demais licenças, outorgas, permissões necessárias, quando os prazos de análise do órgão responsável pela emissão das licenças ultrapassarem as previsões legais, exceto se decorrente de fato imputável à CONCESSIONÁRIA;

**Questionamento: Segundo a cláusula 27.2, iv, da minuta do Contrato de Concessão, entende-se que o risco decorrente do atraso na obtenção de licenças/outorgas/permissões expedidas por órgão responsável é alocado ao poder Concedente, de maneira que o desequilíbrio econômico-financeiro contratual causado pela materialização desse risco deve ser recomposto pelo Poder Concedente. Esse entendimento está correto?**

*Esclarecimento: Ver esclarecimento ao Questionamento 49.*

### **Questionamento 143**

Ref.: Minuta do Contrato de Concessão / Cláusula 27.2, xv / 27.2. Sem prejuízo de outros riscos expressamente assumidos pelo PODER CONCEDENTE em outras Cláusulas deste CONTRATO, o PODER CONCEDENTE assume os seguintes riscos relacionados à CONCESSÃO:

xv. Impactos decorrentes da criação, revogação ou revisão de normas regulatórias exaradas pelo PODER CONCEDENTE, pela ARTESP ou qualquer outro órgão ou entidade que exerça regulação sobre as atividades objeto da CONCESSÃO, exceto as meramente procedimentais;

**Questionamento: Segundo a cláusula 27.2 da minuta do Contrato de Concessão, entende-se que a criação/revogação/revisão de normas regulatórias sobre as atividades da presente concessão podem gerar desequilíbrio contratual em desfavor da Concessionária, ficando, nesse caso, o Poder Concedente obrigado a recompô-lo. Assim, eventuais normas expedidas pela Marinha que impactem na presente concessão e causem desequilíbrio contratual consistem em risco alocado ao Poder Concedente, devendo este recompor o equilíbrio econômico-financeiro contratual no caso de sua materialização. Este entendimento está correto?**

*Esclarecimento: Ver esclarecimento ao Questionamento 50.*

### **Questionamento 144**

Ref.: Minuta do Contrato de Concessão / Cláusula 27.2, iv / 27.2. Sem prejuízo de outros riscos expressamente assumidos pelo PODER CONCEDENTE em outras Cláusulas deste CONTRATO, o PODER CONCEDENTE assume os seguintes riscos relacionados à CONCESSÃO:

iv. Atrasos nas obras decorrentes da demora na obtenção de LICENÇAS AMBIENTAIS e demais licenças, outorgas, permissões necessárias, quando os prazos de análise do órgão responsável pela emissão das licenças ultrapassarem as previsões legais, exceto se decorrente de fato imputável à CONCESSIONÁRIA;

**Questionamento: Segundo a cláusula 27.2, iv, da minuta do Contrato de Concessão, entende-se que o risco decorrente do atraso na obtenção de licenças/outorgas/permissões expedidas por órgão responsável é alocado ao poder Concedente, de maneira que o desequilíbrio econômico-financeiro contratual causado pela materialização desse risco deve ser recomposto pelo Poder Concedente.**

**Esse entendimento está correto?**

*Esclarecimento: Ver esclarecimento ao Questionamento 49.*

### **Questionamento 145**

Ref.: Minuta do Contrato de Concessão / Cláusula 28.2. / 28.2. Considera-se caracterizado o desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO quando qualquer das PARTES sofrer os efeitos, positivos ou negativos, decorrentes de evento cujo risco não tenha sido a ela alocado, que comprovadamente promova desbalanceamento da equação econômico-financeira do CONTRATO.

**Questionamento: Supondo a necessidade novos investimentos relacionados à aquisição de novas embarcações ou de ampliação de terminais - que implique, também, o número de partidas, entende-se que o Contrato será reequilibrado em favor da Concessionária. Está correto este entendimento?**

*Esclarecimento: Ver esclarecimento ao Questionamento 52.*

### **Questionamento 146**

Ref.: Anexo 2 / Item 2, 3 e 4

**Questionamento: Considerando as informações sobre a situação fundiária das áreas nas quais estão instalados os terminais dos sistemas de travessias e que uma possibilidade da exploração de receitas acessórias admitida de antemão pelo Poder Concedente é a locação de espaços comerciais localizados nos terminais, entende-se que não existem processos administrativos junto ao sistema registral dos Cartórios de Registro de Imóveis de competência de cada terminal, processos de Regularização Fundiária Urbana (REURB) ou, ainda, processos judiciais em curso a respeito da condição possessória e dominial desses terrenos. Está correto este entendimento?**

*Esclarecimento: Ver esclarecimento ao Questionamento 54.*

### **Questionamento 147**

Ref.: Anexo 2

**Questionamento: Considerando que a área da concessão pode envolver áreas cujas matrículas dos imóveis contemplam áreas que não estão indicadas na área da concessão, entende-se como necessária a extensão da área objeto da concessão de modo a abranger a integralidade das áreas de terrenos confinadas nas matrículas incidentes expressas na descrição perimétrica no edital. Está correto este entendimento?**

*Esclarecimento: Ver esclarecimento ao Questionamento 55.*

### **Questionamento 148**

Ref.: Anexo 2

**Questionamento: O Anexo 2 trata do Sistema de Travessias. No entanto, não há menção sobre o funcionamento de sistema de vale transporte. Assim sendo, o Anexo 2 do Edital será revisto para eventualmente tratar do funcionamento do sistema de vale transporte?**

*Esclarecimento: Ver esclarecimento ao Questionamento 56.*

### **Questionamento 149**

Ref.: Anexo 2

**Questionamento: O Anexo 2 trata do Sistema de Travessias. No entanto, não há dados sobre os atuais procedimentos/documentos do SGI atualmente vigentes. Diante da necessidade da**

**importância dessas informações para o conhecimento da operação dos sistemas de travessias, tais procedimentos e documentos serão fornecidos aos eventuais licitantes?**

*Esclarecimento: Ver esclarecimento ao Questionamento 57.*

### **Questionamento 150**

Ref.: Anexo 2

**Questionamento: Os documentos do projeto não informam uma lista de fornecedores comerciais e de SGI. Diante da limitação do mercado de travessias tal como as que são objeto da presente concessão, seria possível disponibilizar uma lista dos fornecedores comerciais e de SGI atuais, a fim de que sejam avaliados os custos da operação?**

*Esclarecimento: Ver esclarecimento ao Questionamento 58.*

### **Questionamento 151**

Ref.:

Anexo 2

**Questionamento: Na modelagem apresentada, não há referência sobre o eventual traslado de colaboradores aos postos de serviços. Sendo assim, questiona-se se há, atualmente, esse serviço sendo ofertado pela operação atual, como é feita essa logística e se o estudo os custos desse traslado.**

*Esclarecimento: Ver esclarecimento ao Questionamento 59.*

### **Questionamento 152**

Ref.: Anexo 2

**Questionamento: O Anexo 2 - Sistemas de Travessias não apresenta algumas informações relevantes do Estudo, as quais impactam sobretudo a análise econômica do projeto, a saber: relação das concessionárias de energia; consumo mensal de energia elétrica e carga instalada de cada uma das travessias; relação de medições das terras das diversas tomadas de energia das travessias; a data de validade das licenças das frequências de rádio-comunicação emitidas pela Anatel; quantidade de rádios HT em operação e em reparo; indicadores atuais de desempenho, tais quais tempo mínimo entre falhar, tempo mínimo de reparo dos equipamentos utilizados para a manutenção dos sistemas de comunicação, CFTV, vídeos, servidores, switches, etc.; os softwares utilizados nos sistemas de radiocomunicação, CFTV, OMV, sistema de controle de contagem de pedestre e validade de suas licenças; validade das licenças dos sistemas operacionais atualmente utilizados; licenças dos demais softwares; a validade da licença do software despachador e data de conclusão da instalação. Diante da ausência dessas informações, está correto o entendimento de que os documentos editalícios serão republicados oportunamente com a disponibilidade de todos esses dados?**

*Esclarecimento: Ver esclarecimento ao Questionamento 60.*

### **Questionamento 153**

Ref.: Anexo 2

**Questionamento: Os documentos editalícios não revelam se foram executadas sondagens específicas dos projetos e quantitativos das planilhas do Terminal de São Sebastião. Também não há informações sobre a realização de batimentrias para levantamento de quantitativos de dragagem dos terminais. Sendo assim, está correto o entendimento segundo o qual haverá a republicação do edital com a disponibilização desses dados?**

*Esclarecimento: Ver esclarecimento ao Questionamento 61.*

### **Questionamento 154**

Ref.: Anexo 2

**Questionamento: Os documentos editalícios não apontam restrição na construção de dolphins no Terminal de Cananeia. Está correto o entendimento de que não há qualquer restrição para este tipo de construção?**

*Esclarecimento: Ver esclarecimento ao Questionamento 62.*

### **Questionamento 155**

Ref.: Anexo 2

**Questionamento: O Anexo 2 não trata da necessidade de construção de um bolsão no Novo Terminal de São Sebastião, que estava previsto para ter um espaço para o atendimento de 100 vagas veículos. No caso de republicação do edital, entende-se que essa informação será veiculada. Está correto este entendimento?**

*Esclarecimento: Ver esclarecimento ao Questionamento 63.*

### **Questionamento 156**

Ref.: Anexo 2

**Questionamento: O Anexo 2 não disciplina as regras de uso do terminal atual de São Sebastião quando do início da operação do novo terminal. Diante disso, entende-se como admissível a desmobilização e destinação do atual terminal de São Sebastião e o seu uso para novas edificações. Está correto este entendimento? Em caso positivo, existe alguma restrição de uso?**

*Esclarecimento: Ver esclarecimento ao Questionamento 64.*

### **Questionamento 157**

Ref.: Anexo 2

**Questionamento: O caderno relativo aos Sistemas de Travessias não informam uma série histórica de fluxo diário de pedestres, bicicletas, motocicletas e outros automóveis dos últimos 5 anos. Nesse sentido, está correto o entendimento que o Edital será republicado e trará a informação acerca da série histórica do fluxo diários de cada uma das travessias?**

*Esclarecimento: Ver esclarecimento ao Questionamento 65.*

### **Questionamento 158**

Ref.: Anexo 2

**Questionamento: Considerando as atuais informações do edital acerca da área operacional no Parque Valongo, entende-se como inviável a instalação de quiosques terrestres,. Está correto o entendimento de que haverá a republicação do Edital prevendo a ampliação do perímetro da área operacional no Parque Valongo?**

*Esclarecimento: Ver esclarecimento ao Questionamento 66.*

### **Questionamento 159**

Ref.: Anexo 2

**Questionamento: O Anexo 2 não revela os registros atualizados imóveis nos quais estão previstas atividades operacionais dos serviços de travessias. Está correto o entendimento que o Edital será republicado contendo as informações registrais atualizadas de tais imóveis?**

*Esclarecimento: Ver esclarecimento ao Questionamento 67*

### **Questionamento 160**

Ref.: Anexo 2

**Questionamento: Considerando que o Anexo 2 apresenta projetos os quais não contemplam todas as informações está correto o entendimento que o edital será republicado, estabelecendo-se um novo prazo para a realização do leilão?**

*Esclarecimento: Ver esclarecimento ao Questionamento 68.*

### **Questionamento 161**

Ref.: Anexo 2

**Questionamento: O Anexo 2 não apresenta algumas informações relevantes acerca dos sistemas necessários para a operação dos serviços. Nesse sentido, questiona-se o seguinte: i) Como se divide a rede de distribuição de energia elétrica entre a cabine de 150 kVA e a de 300kVA, no novo SSB TPS?; ii) Haverá medições da concessionária individualizadas para a cabina de 150kVA e 300 kVA no novo Terminal de São Sebastião?; iii) Como é feita a tomada de energia elétrica das demais áreas do novo Terminal de São Sebastião, além do TPS; iv) As cabinas de 150 e 300 kVA devem ser alimentadas em média tensão. Há previsão de Capex para a entrada em média tensão, a exemplo do novo terminal de SSB?**

*Esclarecimento: Ver esclarecimento ao Questionamento 69.*

### **Questionamento 162**

Ref.: Anexo 2

**Questionamento: As concessionárias de energia elétrica estabelecem que para cargas instaladas acima de 75kW, o fornecimento de energia seja feito em média tensão. Pela documentação edilícia, apenas a travessia do novo terminal de São Sebastião tem esta previsão, cujo custo tem impacto significativo no Capex dos Terminais, sendo necessária a inclusão dos valores para os demais Terminais. Está correto este entendimento? Se sim, o Edital será republicado para prever a inclusão destes custos no modelo? Solicita-se, ainda, informar a distância da rede de média tensão das concessionárias ao ponto de tomada nas travessias.**

*Esclarecimento: Ver esclarecimento ao Questionamento 69.*

### **Questionamento 163**

Ref.: Anexo 3B

**Questionamento: O Caderno de Encargos Aquaviário informa que a alimentação de energia elétrica dos totens de recarga posicionados nos terminais, será feita pela rede elétrica regional. Está correto o entendimento de que a alimentação não será feita através das cabinas?**

*Esclarecimento: Ver esclarecimento ao Questionamento 71.*

### **Questionamento 164**

Ref.: Anexo 3B

**Questionamento: Qual é a carga elétrica total prevista de cada uma das embarcações, além dos motores elétricos, que serão alimentadas pelo inversor CA?**

*Esclarecimento: Ver esclarecimento ao Questionamento 72.*

### **Questionamento 165**

Ref.:

Anexo 3B

**Questionamento: O caderno de Encargos Aquaviário informa que o Quadro geral da embarcação faz a distribuição de energia, além do 220/110V trifásico também em 24 V monofásico. Assim sendo, está prevista a instalação de conversores CA para CC?**

*Esclarecimento: Ver esclarecimento ao Questionamento 73.*

### **Questionamento 166**

Ref.: Anexo 4 / Item 14.1 / 14.1 A CONCESSIONÁRIA deverá seguir as diretrizes para o gerenciamento de áreas contaminadas em um processo de licenciamento ambiental descritas na Decisão de Diretoria da CETESB nº 056/2024/IE, de 22 de julho de 2024, e Decisão de Diretoria nº 38/2017/C, de 07 de fevereiro de 2017 – Anexo 3: Diretrizes para o Gerenciamento de Áreas Contaminadas no Âmbito do Licenciamento Ambiental. No que tange ao licenciamento de empreendimentos em áreas que abrigam Áreas com Potencial de Contaminação – AP, ou Áreas Suspeitas de Contaminação – AS, deverá ser precedido de estudo de Avaliação Preliminar e Investigação Confirmatória, submetido previamente à CETESB.

**Questionamento: Entendemos que os custos envolvidos no procedimento de gerenciamento das áreas contaminadas e no procedimento de avaliação preliminar e investigação confirmatória de contaminação arcados pela Concessionária devem ensejar reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Isso porque se tratam de passivos ambientais não listados no Anexo 4 e Apêndice 3, sendo, portanto, risco alocado ao Poder Concedente originalmente. Esse entendimento está correto?**

*Esclarecimento: O entendimento não está correto. A responsabilidade da Concessionária pelo licenciamento (Cláusula 19.1) e pelo "gerenciamento de áreas contaminadas" (Cláusula 24.1.xxix) é uma obrigação contratual. Os custos dos estudos citados (Avaliação Preliminar e Investigação Confirmatória) são parte previsível do processo de licenciamento, cujo risco é alocado à Concessionária (Cláusula 27.1.xxiii).*

*A Avaliação Preliminar é obrigação contratual e custo previsível, não ensejando reequilíbrio. Por outro lado, etapas com incerteza técnica (Investigação Confirmatória, Investigação Detalhada, Avaliação de Risco Toxicológico e remediação decorrente) podem ser objeto de pleito de reequilíbrio, conforme item 14.2(iv), mediante análise da ARTESP. Correções físicas para eliminar riscos (impermeabilização, contenções) são obrigações da Concessionária, já previstas no CAPEX, sem reequilíbrio. O Contrato reforça que só cabe recomposição nos termos previstos (Cláusula 29.7). De toda forma, o eventual direito ao reequilíbrio não se refere ao custo dos estudos, mas sim ao custo de remediação de um "passivo ambiental" (um dano) que venha a ser descoberto. A responsabilidade por esse passivo segue a alocação de risco específica (Cláusula 27.1.xxviii e 27.2.vii). Portanto, o mero fato de um passivo não estar listado no Anexo 4 não o transfere automaticamente ao Poder Concedente.*

### **Questionamento 167**

Ref.: Anexo 8 / Item 9.6.4 / 9.6.4. Para o cálculo do Indicador de Atendimento à Demanda – IAD a CONCESSIONÁRIA deverá dispor de um sistema que registre o tempo de fila observado, considerado

como sendo o tempo em que o usuário de veículo alinha na fila até o momento do embarque ou o usuário de lancha para pedestres e ciclistas que cruzarem a barreira de controle do terminal de embarque. O Indicador de Atendimento à Demanda – IAD será calculado através da seguinte equação:

**Questionamento: Considerando que o Indicador de Atendimento à Demanda - IAD é calculado a partir de um sistema que registra o tempo de fila observado, entende-se que não deve ser contado dentro desse parâmetro o eventual tempo de espera dentro da embarcação. Está correto este entendimento**

*Esclarecimento: Ver esclarecimento ao Questionamento 75.*

### **Questionamento 168**

Ref.: Anexo 8 / Item 2.1 / 2.1. O desempenho da CONCESSIONÁRIA será aferido levando em consideração regramento estabelecido neste ANEXO, bem como aspectos considerados essenciais como operação, manutenção e segurança, por meio do atendimento das condições descritas no CONTRATO e seus ANEXOS.

**Questionamento: Considerando a hipótese de redução da demanda projetada pelos estudos, haverá a revisão dos fatores de operação elencados no Anexo dos Indicadores de Desempenho que influenciam a operação dos serviços (fator de operação). Está correto este entendimento?**

*Esclarecimento: Vide esclarecimento ao Questionamento 76.*

### **Questionamento 169**

Ref.: Anexo 8 / Item 9 / Indicadores de Desempenho

**Questionamento: Considerando que o Concessionário tem a sua remuneração sujeita à incidência de diversos indicadores de desempenho, sobretudo de atendimento à demanda, serão disponibilizados os dados de dimensionamento das partidas base e quanto elas representam da demanda projetada?**

*Esclarecimento: Vide esclarecimento ao Questionamento 77.*

### **Questionamento 170**

Ref.: Anexo 14 / Item 2.15 / 2.1.5. O número de PARTIDAS BASE (PMF□) e o FATOR DE OPERAÇÃO (□□□) para o cálculo do pagamento da CONTRAPRESTAÇÃO PECUNIÁRIA no mês □ estão detalhados na Tabela 1

**Questionamento: O Anexo 14 do Contrato trata do mecanismo de pagamento de contraprestação pública. Considerando que o número de partidas-base é elemento definidor das propostas dos eventuais licitantes e compõe a parcela da contraprestação pública, seria relevante para a formulação da proposta informações sobre a demanda projetada por tipo de embarcação. Está correto o entendimento de que as informações sobre a demanda projetada por tipo de embarcação serão fornecidas?**

*Esclarecimento: Vide esclarecimento ao Questionamento 78.*

### **Questionamento 171**

Ref.: Anexo 21 / EVTEA

**Questionamento: Verifica-se que não foram previstos os investimentos para o licenciamento ambiental dos Estaleiros ao longo da fase de obras e operação. Assim, entendemos que, caso a Concessionária tenha que arcar com custos imprevistos para licenciamento e regularização**

**ambiental de Estaleiros durante fases de obra e operação, deverá ser promovido o reequilíbrio econômico-financeiro. Esse entendimento está correto?**

*Esclarecimento: O entendimento não está correto. Os referidos custos foram previstos na modelagem referencial e constam como obrigação da Concessionária, não sendo passíveis de pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro.*

### **Questionamento 172**

Ref.: Anexo 21 / EVTEA

**Questionamento: O Anexo 3C Investimentos em Infraestrutura Terrestre dispõe sobre a recuperação das infraestruturas dos Terminais e Estaleiros. Quanto aos Estaleiros e Oficinas não tem maiores definições.**

**No Edital Republicado, a Planilha de EVTEA contém os valores de Reforma de cada Oficina de Carreiras, mas não está disponibilizada as planilhas com o detalhe dos serviços. Solicita-se, dessa forma, a divulgação das planilhas que compuseram os valores de reforma das Oficinas e Carreiras**

*Esclarecimento: As obrigações atinentes estão disciplinadas no item 3.7 do Anexo 3C, devendo a Concessionária realizar os investimentos de maneira a reconduzir os ativos à funcionalidade, através de adequações, reformas ou reconstruções.*

*Adicionalmente, todos os documentos de apoio disponíveis relacionados ao objeto da licitação estão disponibilizados no DataRoom. Entende-se que as informações e os elementos disponibilizados no Edital, Contrato e nos ANEXOS são suficientes para a elaboração das propostas pelos LICITANTES.*

### **Questionamento 173**

Ref.: Anexo 21 / EVTEA

**Questionamento: O sistema de radiocomunicação atualmente não está instalado nas travessias Metropolitanas e de Paraíbuna. É requisito do edital que todas as travessias tenham comunicação via rádio com o CCO. Porém, a planilha que apresenta os cálculos do Capex e Opex dos sistemas, deixou de apresentar os valores para o sistema de radiocomunicação, para as travessias Metropolitanas e de Paraíbuna. Sendo assim, questiona-se se a proponente deverá apresentar os preços para o sistema de radiocomunicação para as travessias mencionadas. (já que inexistente um preço referencial). Pergunta-se, ainda, se a implantação dos sistemas deverá ser precificada para as novas embarcações.**

*Esclarecimento: O entendimento está incorreto. A Concessionária deve cumprir com todos os INVESTIMENTOS e obrigações expressas no Contrato e seus anexos. Adiciona-se que nos termos do Anexo 3B item 5.9.9.5, todos os ferryboats, catamarãs e empurradores deverão possuir os referidos sistemas de rádio comunicação.*

### **Questionamento 174**

Ref.: Anexo 21 / EVTEA

**Questionamento: No âmbito da análise técnica e econômico-financeira dos documentos da Concorrência Internacional nº 005/2025 – Sistema de Travessias Litorâneas do Estado de São Paulo, verificou-se que os arquivos oficiais e planilhas anexas (incluindo os Anexos 20 e 21 – EVTEA, OPEX e correlatos) não apresentam de forma explícita os custos de docagem das embarcações, tampouco o dimensionamento de pessoal técnico e operacional associado às atividades de manutenção de linha e de estaleiro. Ora, a docagem periódica constitui obrigação técnica e regulatória de caráter obrigatório (classificação e manutenção de casco e sistemas), impactando diretamente o custo operacional (OPEX) e a disponibilidade da frota. O pessoal de manutenção de linha (mecânica, elétrica, hidráulica e eletrônica) é fundamental para a operação diária e preventiva**

das embarcações. O quadro de pessoal de estaleiro (apoio em docagens, reformas e grandes reparos) também integra os custos operacionais e deve ser considerado na estrutura de OPEX de longo prazo. Sendo assim, questiona-se se serão disponibilizados os custos referenciais desses serviços, a fim de que os interessados tenham informações relevantes para a apresentação da proposta.

*Esclarecimento: O entendimento não está correto. Todos os documentos de apoio disponíveis relacionados ao objeto da licitação estão disponibilizados no DataRoom. Entende-se que as informações e os elementos disponibilizados no Edital, Contrato e nos ANEXOS são suficientes para a elaboração das propostas pelos LICITANTES.*

*Adiciona-se que, todos os custos de caráter obrigatório e necessários à adequada operação do SISTEMA DE TRAVESSIAS estão presentes na modelagem referencial e são de responsabilidade integral da Concessionária.*

### **Questionamento 175**

Ref.: Anexo 21 / EVTEA

**Questionamento:** O Edital de Licitação Republicado trata de uma série de responsabilidades atribuídas à futura concessionária. De modo geral, é possível estabelecer a conexão das obrigações, obrigações ambientais diretamente associadas às obras, investimentos e serviços encontram-se devidamente contempladas no CAPEX. Ocorre, contudo, que existem referências a ações e responsabilidades ambientais complementares que não estão refletidas nas planilhas-base. Nesse sentido, questiona-se se as obrigações ambientais previstas no CAPEX e descritas nos anexos do edital representam o limite de responsabilidade da concessionária, permanecendo sob responsabilidade do Poder Concedente quaisquer custos, passivos ou obrigações ambientais adicionais, supervenientes ou pré-existentes não explicitamente previstas no edital. Caso a resposta seja negativa, solicita-se a gentileza de serem identificados quais tipos de custos ou providências ambientais complementares poderiam vir a ser atribuídos à concessionária, para que possamos ajustar adequadamente nossa modelagem de CAPEX e OPEX.

*Esclarecimento: O entendimento não está correto. O Contrato e seus Anexos são os definidores dos limites de responsabilidade da Concessionária, sendo que nenhum outro documento compartilhado no Dataroom possui tal função.*

*Adicionalmente, entende-se que as informações e os elementos disponibilizados no Edital, Contrato e nos ANEXOS são suficientes para a elaboração das propostas pelos LICITANTES.*

### **Questionamento 176**

Ref.: Anexo 21 / EVTEA

**Questionamento:** Os estudos econômico-financeiros apresentados pela SPI apresentam os quantitativos e valores de referência para diversas funções operacionais e administrativas. No entanto, não possível identificar, de forma individualizada por travessia, os seguintes itens: Quantidade total de profissionais alocados em cada travessia; Distribuição por cargo/função (mecânicos, eletricitas, soldadores, caldeireiros, técnicos etc.); Referências salariais correspondentes, tal como indicado para as demais categorias constantes dos anexos; Critérios adotados para a estimativa de alocação e custo desses profissionais. Questiona-se, desse modo, se será disponibilizada planilha complementar com o detalhamento dos quantitativos e valores de referência do pessoal de manutenção por travessia, em conformidade com os demais grupos funcionais já listados, ou se tais informações deverão ser estimadas pelas licitantes com base em suas próprias metodologias e parâmetros internos, sendo, ainda, conferido novo prazo para a apresentação das propostas (dado que os números em questão são relevantes para a definição das propostas dos interessados).

*Esclarecimento: Todos os documentos de apoio disponíveis relacionados ao objeto da licitação são aqueles já divulgados no DataRoom. Entende-se que as informações e os elementos disponibilizados no Edital, Contrato e nos ANEXOS são suficientes para a elaboração das propostas pelos LICITANTES.*

### **Questionamento 177**

Ref.:

Anexo 21 / EVTEA

**Questionamento: Analisando-se os documentos e planilhas, foi verificado a existência de valores destinados a indenizações por desapropriação de imóveis. O Contrato de Concessão, diferentemente de outros projetos do Estado de São Paulo, não apresenta quem será o responsável por custear as intervenções em propriedades alheias ao poder público estadual. Sendo assim, entende-se que os valores atribuídos a indenizações por desapropriação têm caráter meramente estimativo e serão de responsabilidade do Poder Concedente. Está correto este entendimento?**

*Esclarecimento: O entendimento não está correto. A Concessionária é responsável pela condução de todos os processos de desapropriação e instituição de servidão às suas expensas (Cláusula 24.1.x e xi), cabendo ao Poder Concedente a emissão da Declaração de Utilidade Pública (Cláusula 25.1.vi). A Concessionária também é responsável pela variação nos custos, prazos ou quaisquer outras circunstâncias relacionadas à condução dos processos de desapropriação e instituição de servidão, salvo se decorrente de risco atribuído ao Poder Concedente (Cláusula 27.1.xvi). Nesse sentido, destaca-se, por exemplo, que constitui risco do Poder Concedente eventuais mudanças nos projetos e/ou nas obras por sua solicitação ou da ARTESP (Cláusula 27.2.v) Assim, havendo variação nos prazos e custos dos processos de desapropriação em razão disso, esta será de responsabilidade do Poder Concedente.*

### **Questionamento 178**

Ref.: Anexo 21 / EVTEA

**Questionamento: Com relação aos Estaleiros, o processo de licenciamento e programas ambientais referente ao investimentos previstos no EVTEA, não foi prevista verba para o licenciamento e acompanhamento dos programas na fase de obras e operação, o valor será objeto de reequilíbrio. Está correto o nosso entendimento ?**

*Esclarecimento: Vide esclarecimento ao questionamento 171.*

### **Questionamento 179**

Ref.: Apêndice 3 / Passivos Ambientais

**Questionamento: Com relação ao Apêndice 3 - Passivos Ambientais, entendemos que a verba para recuperação dos passivos apresentados no edital estão previstas no CAPEX. No entanto, a verba para avaliações e investigações conforme normativas, serão objeto de reequilíbrio. Esta correto o nosso entendimento ?**

*Esclarecimento: Vide esclarecimento ao questionamento 166.*

### **Questionamento 180**

Ref.: ANEXO 3B – CADERNO DE ENCARGOS AQUAVIÁRIOS - 3.2. ESPECIFICAÇÕES DAS EMBARCAÇÕES - c) Catamarãs para o SISTEMA DE TRAVESSIAS LITORÂNEAS

**Questionamento: Em nosso dimensionamento para as embarcações de passageiros, o peso dos packs de baterias será de 58 toneladas para o maior catamarã e 11.6 toneladas para o menor catamarã. No edital, as velocidades previstas para as embarcações de passageiros são:**

**380 passageiros: 17 nós**

**250 passageiros: 16 nós**

**100 passageiros: 13 nós**

Para que embarcações com essas capacidades alcancem as velocidades estabelecidas, é imprescindível que possuam baixo deslocamento, o que naturalmente induz ao uso de alumínio como material construtivo. Entretanto, a necessidade de instalação de um pack de baterias com esses pesos e volumes inviabilizam o desempenho, comprometendo o atingimento das velocidades previstas no edital. Portanto, conclui-se que a velocidade elevada solicitada em edital não poderá ser alcançada devido ao impacto do peso das baterias no projeto das embarcações.

**Pergunta: Considerando o impacto do peso dos packs de baterias sobre o peso total da embarcação e a consequente redução de velocidade, seria tecnicamente justificável que a banca do processo licitatório proponha a redução das velocidades das embarcações de passageiros de 17 nós para aproximadamente 9 a 10 nós?**

*Esclarecimento: Esclarece-se que, para o caso das velocidades dos catamarãs, permite-se flexibilização das velocidades previstas no âmbito do Projeto Funcional, desde que tecnicamente justificada e aprovada pela ARTESP (item 3.2.3, incisos i e ii). Assim, é admissível propor a redução das velocidades previstas no edital, desde que acompanhada de demonstração técnica e submetida à aprovação expressa da ARTESP e verificação pelo Verificador Independente (itens 3.2.5, 3.2.6 e 6.1). Frisa-se que estas reduções de velocidade não podem impactar a aderência aos normativos da Capitania dos Portos, os tempos de ciclo necessários para o cumprimento da PROGRAMAÇÃO OPERACIONAL e nem o atingimento dos indicadores definidos no Anexo 8.*

### **Questionamento 181**

Ref.: ANEXO 3B – CADERNO DE ENCARGOS AQUAVIÁRIOS -5. CARACTERÍSTICAS E DESEMPENHO DAS EMBARCAÇÕES - 5.6.3. Linhas de eixo

**Questionamento: Todos os projetistas consultados recomendam a utilização de propulsores azimutais, devido ao seu maior rendimento e à compatibilidade com sistemas 100% elétricos. Além disso, os propulsores azimutais permitem maior precisão em operações de atracação e manobras. O edital, entretanto, prevê apenas propulsão convencional por linha de eixo.**

**Pergunta: Mantendo as mesmas características de desempenho, dimensões e capacidade de carga estabelecidas no edital, é possível alterar o sistema propulsivo das embarcações para propulsores azimutais, de forma que todos os concorrentes apresentem orçamentos baseados nas mesmas especificações?**

*Esclarecimento: Esclarece-se que, à luz do Anexo 3B, permite-se flexibilização quanto ao sistema de propulsão, pois as características apresentadas são referenciais e devem ser objeto de dimensionamento pela concessionária (itens 4.1.1 e 4.1.2), sendo admissível a adoção de propulsores azimutais.*

### **Questionamento 182**

Ref.: Item 8.3 do Edital e à Cláusula 34.15 do Contrato

**Questionamento: Com relação ao item 8.3 do Edital e à Cláusula 34.15 do Contrato, que remetem às políticas de elegibilidade e anticorrupção do Banco Mundial, gostaríamos de submeter nosso entendimento para vossa validação, a fim de assegurar a isonomia e a integridade do processo.**

**Nosso entendimento é que ambas as disposições, embora localizadas em documentos distintos (Edital e Contrato), criam um regime de responsabilidade que abrange todos os participantes do certame, e não apenas o futuro contratado.**

**Isso se deve ao fato de que as Diretrizes do Banco Mundial**

(<https://www.worldbank.org/content/dam/documents/sanctions/other-documents/osd/User%20Friendly%20Version%20of%20the%20Anti-Corruption%20Guidelines.pdf>) permitem a investigação de práticas de fraude e corrupção que possam ter ocorrido durante a licitação, autorizando o Banco a solicitar documentos e informações de qualquer Licitante, mesmo daqueles não selecionados.

Dessa forma, gostaríamos de confirmar se está correto o entendimento de que todos os Licitantes, ao participarem deste certame, submetem-se tanto à verificação de elegibilidade (item 8.3) quanto às Diretrizes sobre Prevenção e Combate à Fraude e Corrupção no Financiamento por Programas por Resultados,” datadas de 1º de fevereiro de 2012 e revisadas em 10 de julho de 2015 (<https://www.worldbank.org/content/dam/documents/sanctions/other-documents/osd/User%20Friendly%20Version%20of%20the%20Anti-Corruption%20Guidelines.pdf>) independentemente do resultado final da licitação.

*Esclarecimento: O entendimento está parcialmente correto. De fato, todos os licitantes se submetem às regras de elegibilidade (item 8.3 do Edital) e às diretrizes anticorrupção do Banco Mundial (Cláusula 34.15 do Contrato). A ressalva, contudo, é que a aplicação de verificações e auditorias sobre os participantes, em especial os não vencedores, é uma medida excepcional e condicionada à estrita necessidade para o desenvolvimento ou apuração de fatos pertinentes a esta licitação específica.*

### **Questionamento 183**

Ref.: Anexo 3B

**Questionamento:** Da análise detalhada do Anexo 3B – Planilha de Frequências e Partidas, foram identificadas algumas inconsistências relacionadas às partidas de determinadas Travessias. Verificou-se, em síntese, que:

- i) na Travessia Santos ↔ Guarujá, após as 23h, constam partidas somente no sentido Santos → Guarujá, sem indicação do sentido inverso (Guarujá → Santos);**
- ii) na Travessia Santos ↔ Vicente de Carvalho, ocorre situação semelhante, com partidas somente no sentido Santos → Vicente de Carvalho, sem o retorno (Vicente de Carvalho → Santos);**
- iii) na Travessia João Basso ↔ Riacho Grande, as planilhas apresentam somente o trecho João Basso → Riacho Grande;**
- iv) iv) Na Travessia Bororé ↔ Grajaú, constam partidas apenas no sentido Bororé → Grajaú;**
- v) na Travessia Taquacetuba ↔ Bororé, há indicação de partidas apenas no sentido Taquacetuba → Bororé, sem o trecho inverso.**

Por outro lado, observou-se que, no caso da Travessia São Sebastião ↔ Ilhabela, o Anexo 3B apresenta partidas em ambos os sentidos, garantindo a coerência operacional e o balanceamento entre as margens.

Diante disso, questiona-se se as partidas apresentadas de forma unilateral no Anexo 3B correspondem apenas ao registro de um dos sentidos (ida) - estando implícito o retorno operacional das embarcações - ou tratam-se efetivamente de partidas únicas, sem retorno previsto na mesma faixa horária ou período. No caso de se tratar apenas de partidas unilaterais, pergunta-se como será considerado o retorno operacional das embarcações para fins de planejamento, dimensionamento de frota e medição contratual, e se haverá ajustes no anexo para assegurar a simetria entre os sentidos de navegação, tal como observado em São Sebastião/Ilhabela.

*Esclarecimento: O entendimento está correto. Nos casos de não discriminação, deve-se considerar partidas em ambos os sentidos. Nos casos de discriminação e descompasso entre terminais de final e início da operação, a CONCESSIONÁRIA deverá realizar a viagem de retorno, cabendo à CONCESSIONÁRIA*

avaliar a existência de demanda para realização de viagens operacionais (remuneradas) ou vazias (não remuneradas).

Aponta-se ainda que, com relação à PROGRAMAÇÃO OPERACIONAL MÍNIMA FINAL de Cananéia-Ariri as viagens de retorno deverão ser feitas nas terças-feiras e quintas-feiras de maneira operacional, com horários a serem definidos pela CONCESSIONÁRIA.

Por fim, com relação à remuneração, esclarece-se que estas viagens foram previstas nas PARTIDAS consideradas no Anexo 14. Nesse sentido, ver também resposta ao Questionamento 40.

## Questionamento 184

Ref.: Anexo 14

**Questionamento:** Considerando que o número de partidas é elemento definidor para a proposta comercial dos interessados, solicita-se os quantitativos de partidas (saídas por embarcação a partir de um único Terminal) efetivamente realizadas, por intervalo horário e agregado do dia, para cada uma das seguintes Travessias Litorâneas, nos anos de 2023 e 2024:

- São Sebastião – Ilhabela (Ferryboat)
- São Sebastião – Ilhabela (Passageiros)
- Santos – Guarujá
- Santos – Vicente de Carvalho
- Bertioga – Guarujá
- Cananéia – Ilha Comprida
- Ilha Comprida – Cananéia
- Iguape – Juréia
- Juréia – Iguape
- Cananéia – Continente
- Continente – Cananéia
- Ariri – Cananéia (Volta)
- Cananéia – Ariri (Ida)

*Esclarecimento:* Todos os documentos de apoio disponíveis relacionados ao objeto da licitação são aqueles já divulgados no DataRoom. Entende-se que as informações e os elementos disponibilizados no Edital, Contrato e nos ANEXOS são suficientes para a elaboração das propostas pelos LICITANTES.

## Questionamento 185

Ref.: Anexo 3A / Item 2.6.9.1

**Questionamento:** Na versão primeira do Edital, o pagamento das viagens extras ocorria com base no mesmo valor da viagem regular (100% do valor unitário de partida). Na nova versão republicada, entretanto, o edital estabelece que o concessionário receberá apenas 60% do valor da viagem normal para cada viagem extra realizada — condicionando ainda o pagamento à taxa mínima de ocupação de 65% da embarcação. Dessa forma, surgem dúvidas técnicas e operacionais que impactam diretamente o equilíbrio econômico-financeiro e a gestão operacional do sistema: As

viagens extras são determinadas pela demanda excedente ou acúmulo de veículos e passageiros, sendo, portanto, uma obrigação operacional da concessionária para evitar filas e garantir o nível de serviço. Ao mesmo tempo, a remuneração reduzida (60%) e condicionada à ocupação mínima de 65% cria um paradoxo operacional: o concessionário pode ser penalizado se adiar a viagem aguardando o atingimento da taxa mínima, mas também sofre perda financeira se realizar a viagem com menor ocupação. Tal modelo pode gerar risco de penalização injusta (por descumprimento de indicador de desempenho) e desequilíbrio financeiro, já que o custo marginal de operação (combustível, tripulação, manutenção incremental) é praticamente equivalente ao de uma viagem regular, enquanto a receita é reduzida em 40%. Diante disso, questiona-se: i) se a condição de ocupação mínima de 65% é obrigatória para fins de pagamento ou apenas parâmetro de controle operacional; ii) quais são as condições de exceção para pagamento integral (100%) em situações emergenciais, de demanda concentrada, eventos ou fluxos sazonais; iii) se há mecanismo compensatório previsto para as viagens extras realizadas por determinação da autoridade gestora, quando não atingida a taxa mínima de ocupação; iv) na hipótese de que seja mantida a lógica de partidas como sendo “duas saídas e chegadas carregadas (quatro viagens) de uma Embarcação, a partir de um único terminal”, entende-se que, caso ocorra de serem realizadas partidas parciais, por exemplo duas viagens, elas serão remuneradas de forma proporcional às quatro viagens que compõem a partida.

*Esclarecimento: O entendimento não está correto. Nos termos do Anexo 14 o fator de 60% é aplicável às PARTIDAS ADICIONAIS, isto é, ao quantitativo de PARTIDAS que superarem o número de PARTIDAS BASE. Estas PARTIDAS não guardam vínculo direto com a PROGRAMAÇÃO OPERACIONAL ou a PROGRAMAÇÃO OPERACIONAL EXCEPCIONAL, que são nomenclaturas de caracterizações de estágios diferentes operacionais. Assim sendo, as PARTIDAS realizadas dentro da PROGRAMAÇÃO OPERACIONAL ou da PROGRAMAÇÃO OPERACIONAL EXCEPCIONAL serão contabilizadas como PARTIDAS REALIZADAS e posteriormente comparadas com as PARTIDAS BASE para reconhecimento das PARTIDAS ADICIONAIS e posterior remuneração decorrente (item 2.6.9.3 do Anexo 3B).*

*Com relação ao fator de ocupação de 65% ele é aplicável apenas às PARTIDAS realizadas dentro da PROGRAMAÇÃO OPERACIONAL EXCEPCIONAL.*

*Por fim a apuração das PARTIDAS REALIZADAS é feita de forma agregada. Todas as viagens individuais realizadas no sistema, independentemente da travessia, são somadas e, ao final do mês, o montante total é consolidado para se obter o número de PARTIDAS (quatro viagens) para fins de remuneração, de forma proporcional.*

## **Questionamento 186**

Ref.: Anexo 3A / Item 2.6.9.1

**Questionamento:** Em análise aos termos do Edital republicado, constatou, no Anexo 3A que a quantidade de viagens mínimas aquelas consideradas para gerar as partidas-base do Anexo 14 são significativamente inferiores às viagens atualmente realizadas pelas Travessias. A proposta, como se vê, prevê o tratamento de partidas adicionais como um quantitativo de viagens que hoje já realizado, conhecido e assimilado pelos usuários. Os procedimentos estabelecidos pelo Contrato para as partidas adicionais são morosos e incompatíveis com viagens já conhecidas e que serão realizadas, invariavelmente, dentro da normalidade do serviço e do Contrato. Assim sendo, questiona-se se os Anexos 3A e 14 serão revistos para contemplar a totalidade das viagens já praticadas pelas Travessias.

*Esclarecimento: Vide esclarecimento ao Questionamento 40. Ademais, cumpre informar que as viagens realizadas fora da PROGRAMAÇÃO OPERACIONAL, desde que constem da PROGRAMAÇÃO OPERACIONAL EXCEPCIONAL não demandam aprovação a priori, e serão consideradas como PARTIDAS nos termos do item 2.6.9 do Anexo 3A.*

## Questionamento 187

Ref.: Anexo 3B

**Questionamento:** O Edital Republicado não faz qualquer menção a eventuais passivos tributários devidos à Marinha por eventual uso de imóveis que constam da área da concessão. Nesse sentido, pergunta-se se há débitos em aberto relativo a algum imóvel presente na área concessão (taxa de ocupação, aforamento remissão de aforamento, etc.)

*Esclarecimento:* A Concessionária não será responsável por passivos tributários anteriores à transferência do serviço concedido, somente lhe competindo o pagamento dos valores devidos a partir da transferência, conforme esclarecido na resposta ao Questionamento 48.

## Questionamento 188

Ref.: Anexo 3B

**Questionamento:** O Edital Republicado não trata de modo específico da distribuição de áreas dos imóveis incluídas e excluídas do objeto da concessão. Assim, questiona-se se haverá a disponibilização da descrição perimétrica do objeto da concessão para conhecimento da área dos imóveis (se existem terrenos de marinha, terrenos acrescidos de marinha e terrenos de rios navegáveis).

*Esclarecimento:* Todos os documentos de apoio disponíveis relacionados ao objeto da licitação são aqueles já divulgados no DataRoom. Entende-se que as informações e os elementos disponibilizados no Edital, Contrato e nos ANEXOS são suficientes para a elaboração das propostas pelos LICITANTES. Ver resposta ao Questionamento 48.

## Questionamento 189

Ref.: Anexo 21 / EVTEA

**Questionamento:** O Edital Republicado, assim como anterior, não especifica se a área que compreende o leito carroçável das filas de automóveis integra a área da concessão (e se são áreas particulares ou públicas). Sendo assim, questiona-se se serão fornecidas informações sobre a propriedade do leito carroçável das filas de automóveis.

*Esclarecimento:* Os limites de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA acerca do leito carroçável estão dispostos no Apêndice 01 delimitados pelo polígono definido como ÁREA OPERACIONAL, integrando, desta forma, a área da concessão.

## Questionamento 190

Ref.: Anexo 21

**Questionamento:** Em relação às carreiras para docagem de embarcações nos estaleiros do Guarujá e de Iguape, não se encontra disponível no Edital informações sobre as exigências para sua readequação, inclinação, peso, comprimento e boca máxima planejada. Nesse sentido, questiona-se se serão disponibilizadas tais informações para que os interessados as considerem em suas propostas.

*Esclarecimento:* Ver esclarecimentos aos Questionamentos 172 e 174.

Ademais, adiciona-se que, todos os documentos de apoio disponíveis relacionados ao objeto da licitação estão disponibilizados no DataRoom. Entende-se que as informações e os elementos disponibilizados no Edital, Contrato e nos ANEXOS são suficientes para a elaboração das propostas pelos LICITANTES.

## Questionamento 191

Ref.: Anexo 3B

**Questionamento:** O Anexo 3B do Edital elenca os requisitos necessários das embarcações. Considerando que em projetos concessionários, as referências técnicas das infraestruturas de prestação de serviços devem ser apenas referenciais, questiona-se se será aceita a utilização de outros sistemas de propulsão (linha de eixo e hélice, azimutal, hidrojato, passo fixo ou variável), além daquele convencional, desde que atendidos os mesmos parâmetros de desempenho, potência, manobrabilidade, classificação e segurança previstos nos Apêndices Técnicos dos documentos editalícios.

*Esclarecimento: Ver esclarecimento ao Questionamento 181.*

## **Questionamento 192**

Ref.:

Minuta de Contrato e Anexo 17 (“Glossário”):

Minuta de Contrato:

“6.1.1. O mês de aniversário do CONTRATO é calculado a partir da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA.”

“12.1.1. O primeiro reajuste será realizado em 1 (um) ano contado da DATA DE ASSINATURA, considerando a variação do IPCA desde a DATA-BASE, sendo os subsequentes realizados a cada um ano da data do primeiro reajuste. De forma a assegurar a disponibilidade do índice de reajuste a ser aplicado, o reajuste deverá considerar o índice publicado no segundo mês anterior ao da data que deve vigorar o valor reajustado.”

Glossário:

“DATA DE ASSINATURA ou DATA DE ASSINATURA DO CONTRATO: Data em que o CONTRATO foi assinado pelas PARTES, isto é [●].“

[...]

“DATA-BASE: jul/25”

**Questionamento:** Nos termos do art. 5º da Lei nº 14.133/2021, a Administração Pública deve garantir a segurança jurídica e a transparência na definição das regras do edital e do contrato, sendo vedado impor obrigações ambíguas ou contraditórias que possam comprometer a previsibilidade contratual. Assim, considerando que: i) a Cláusula 6.1.1 do Contrato estabelece que o mês de aniversário contratual é contado a partir da data de assinatura do Termo de Transferência; ii) a Cláusula 12.1.1 determina que o primeiro reajuste será aplicado um ano após a data de assinatura do Contrato; e iii) o termo definido no Anexo 17 (“Glossário”) para “data-base” estabelece a data de julho de 2025, questiona-se qual será a efetivamente a data-base oficial do Contrato (Data de Assinatura do Contrato ou Data de Assinatura do Termo de Transferência), tendo em vista os impactos diretos na contagem dos prazos contratuais e na apuração dos reajustes de valores, com influência sobre o equilíbrio econômico-financeiro da futura concessão, de forma a permitir interpretação harmônica das cláusulas e garantir a adequada previsão de reequilíbrios contratuais ao longo da execução da concessão.

*Esclarecimento: Ver esclarecimento ao Questionamento 111.*

## **Questionamento 193**

Ref.: DATA ROOM

**Questionamento:** Nos documentos de referência constantes no Data Room referente à versão republicada, houve uma elevação da projeção de custos do IPTU total de R\$ 101,7 MM para R\$ 105,6 MM. Mesmo tendo havido esta elevação dos valores, a referência utilizada mantém a desconsideração das despesas com IPTU durante os 5 (cinco) primeiros anos da concessão. Qual seria a base jurídica utilizada para a manutenção da desconsideração deste tributo no período em referência? Caso seja indicada a isenção total do IPTU durante esse período, solicita-se expressa confirmação da ausência de exigibilidade tributária por parte dos entes federativos envolvidos, sob pena de impacto direto na rentabilidade do projeto e na taxa interna de retorno prevista.

*Esclarecimento: Ver esclarecimento ao Questionamento 114.*

## **Questionamento 194**

Ref.: DATA ROOM

**Questionamento:** Nos documentos de referência constantes no Data Room referente à versão republicada, houve uma redução da alíquota projetada de 0,99% para 0,93%. Contudo, não foi exibida a respectiva memória de cálculo para fundamentação tanto da redução ocorrida quanto do novo valor estabelecido, bem como não foi justificada a dinâmica de redução da alíquota nos primeiros anos de projeção e posterior retorno à alíquota de 0,99%.

As porcentagens adotadas chamam mais atenção, pois, estima-se que, atualmente, a incidência média atual de ISS sobre a receita bruta do sistema é de 3,48%, uma vez que a planilha MFE faz referência a municípios cuja legislação institui ISS sobre atividades de transporte aquaviário em nível

municipal. Quais seriam as bases jurídica e econômico-financeira para adoção da projeção da alíquota média do ISS em 0,93%? Com isso, qual foi o racional o utilizado para a projeção de redução da alíquota apenas nos primeiros anos de projeção com posterior retorno à alíquota de 0,99%?

*Esclarecimento: Inicialmente, cumpre informar que a modelagem que serviu de base para a elaboração dos documentos editalícios é referencial, sendo que as LICITANTES devem realizar os próprios estudos para realização de sua PROPOSTA DE PREÇO. Adicionalmente, para a estimativa da alíquota média, o estudo referencial ponderou o volume de receitas a serem extraídas de cada município pela alíquota base do referido município.*

## **Questionamento 195**

Ref.: Edital e Minuta de Contrato Edital

I – INFORMAÇÕES DO EDITAL

Valor de Integralização da SPE: R\$ 137.434.331 (cento e trinta e sete milhões e quatrocentos e trinta e quatro mil e trezentos e trinta e um reais)

13.27 Os documentos a seguir listados devem ser apresentados pela LICITANTE em papel timbrado e subscrito pelo respectivo representante legal, com os demais DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO: xi. Declaração de capacidade financeira constante do ANEXO 18, por meio do qual a LICITANTE deverá declarar que dispõe ou tem capacidade de obter recursos financeiros suficientes para cumprir as obrigações de aporte de recursos próprios e obtenção de recursos de terceiros necessários à consecução do objeto da CONCESSÃO, inclusive a obrigação de integralização do capital social da SPE no montante de, no mínimo R\$102.376.461,87 (cento e dois milhões, trezentos e setenta e seis mil, quatrocentos e sessenta e um reais e oitenta e sete centavos), na DATA-BASE, até a DATA DE ASSINATURA DO CONTRATO, caso se sagre vencedora desta LICITAÇÃO;

Contrato

34.4.1. Para assinatura do presente CONTRATO, a SPE deverá demonstrar ter integralizado seu capital social, em moeda corrente nacional, R\$ 137.434.331 (cento e trinta e sete milhões quatrocentos e trinta e quatro mil trezentos e trinta e um reais), conforme exigido no EDITAL.

**Questionamento: Conforme republicação atinente ao Edital e seus Anexos, houve uma tendência de alteração de vários dos valores e importância de referência para o certame. Esse foi o caso do valor especificado para integralização do capital social da SPE enquanto condicionante para a assinatura do Contrato.**

Contudo, aparentemente, houve um equívoco na atualização dos valores relativos à integralização do capital da SPE, de modo que no Item 13.27, (xi) do Edital, ainda consta o valor previsto na versão anterior à republicação, qual seja R\$102.376.461,87.

Dessa maneira, está correto o entendimento de que o valor de referência vigente para a integralização do capital social da SPE é de R\$ 137.434.331, devendo ser considerado inclusive para fins de atendimento do Item 13.27, (xi) do Edital?

*Esclarecimento: O entendimento está correto. No item 13.27 (xi), onde lê-se R\$102.376.461,87, leia-se R\$ 137.434.331*

### **Questionamento 196**

Ref.: Edital

6.3 Caso a PROPOSTA DE PREÇO apresente desconto superior a 10% (dez por cento) do valor do PREÇO UNITÁRIO POR PARTIDA MÁXIMO, a ADJUDICATÁRIA deverá considerar que, como condição de assinatura do CONTRATO, deverá depositar na CONTA DE RECURSOS VINCULADOS, valores de acordo com a seguinte metodologia:

i. Depósito de R\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais), a cada ponto percentual de desconto, quando o desconto em relação ao valor do PREÇO UNITÁRIO POR PARTIDA MÁXIMO seja entre 10% (dez por cento) e 15% (quinze por cento), inclusive.

**Questionamento: O item 6.3, inserido na versão republicada do Edital, estabelece o critério de depósito na Conta de Recursos Vinculados de forma proporcional ao desconto ofertado pela Adjudicatária em relação ao Preço Unitário por Partida Máximo.**

Embora o dispositivo defina faixas percentuais e respectivos valores de depósito, a redação apresenta a seguinte lacuna interpretativas: o caput do item 6.3 prevê que o depósito será exigido quando o desconto for superior a 10% do Preço Unitário por Partida Máximo, o que exclui, em tese, o desconto exato de 10%. Contudo, o subitem "(i)" estabelece a primeira faixa de cálculo para descontos entre 10% e 15%, o que, textualmente, inclui o percentual de 10%. Diante dessa aparente inconsistência, questiona-se se a obrigação de depósito incide também sobre propostas que apresentem desconto exato de 10%, ou apenas sobre aquelas que ultrapassem esse limite.

*Esclarecimento: Nos termos da cláusula 6.3, qualquer desconto superior a 10% enseja depósito na CONTA DE RECURSOS VINCULADOS. O valor exato de 10% não enseja tal depósito.*

### **Questionamento 197**

Ref.: Edital, Minuta de Contrato e Anexo 12

12.6 A LICITANTE deverá estar ciente de que a PROPOSTA DE PREÇO:

[...]

viii. deverá considerar o CRONOGRAMA DE INTEGRALIZAÇÃO DO CAPITAL SOCIAL da SPE, nos

termos do CONTRATO e no ANEXO 12;

## Contrato

34.4.1. Para assinatura do presente CONTRATO, a SPE deverá demonstrar ter integralizado seu capital social, em moeda corrente nacional, R\$ 137.434.331 (cento e trinta e sete milhões quatrocentos e trinta e quatro mil trezentos e trinta e um reais), conforme exigido no EDITAL.

34.4.2. A integralização do capital social remanescente, a ser efetuada em moeda corrente nacional, obedecerá ao CRONOGRAMA DE INTEGRALIZAÇÃO DO CAPITAL SOCIAL, apresentado no ANEXO 12.

## Anexo 12

Como condição para assinatura do CONTRATO, a CONCESSIONÁRIA integralizou de R\$ 137.434.331 (cento e trinta e sete milhões quatrocentos e trinta e quatro mil trezentos e trinta e um reais) em moeda corrente nacional, conforme regramento do EDITAL e do CONTRATO.

A CONCESSIONÁRIA se comprometeu, no âmbito da LICITAÇÃO e, conforme regramento constante do EDITAL e do CONTRATO, a manter Capital Social mínimo R\$ 229.057.218 (duzentos e nove milhões cinquenta e sete mil duzentos e dezoito reais), o qual deverá ser integralizado, em moeda corrente nacional, até o final do 3º ano da CONCESSÃO O Capital Social mínimo deverá ser atualizado pelo IPCA/IBGE, até a data da efetiva integralização.

**Questionamento: Edital e Contrato atribuem à Concessionária a obrigação de integralização do Capital Social da SPE no valor total de R\$ 229.057.218 (duzentos e nove milhões cinquenta e sete mil duzentos e dezoito reais), de modo que a integralização de R\$ 137.434.331 (cento e trinta e sete milhões quatrocentos e trinta e quatro mil trezentos e trinta e um reais) se constitui de condição para assinatura do Contrato e o restante do montante necessário para o atingimento do valor total deverá ser integralizado até o final do 3ºano da Concessão.**

**Considerando que o Anexo 12 – Cronograma de Integralização do Capital Social não apresenta mais nenhuma exigência de ordem temporal ou de valores quanto a integralização do capital social, está correto entendimento de que, desde que obedecidas as regras de integralização inscritas acima, a Concessionária poderá definir a distribuição temporal e o valor dos aportes para atingimento do capital social integralizado?**

*Esclarecimento: O entendimento está correto, observando-se que, conforme ANEXO 12, o capital social mínimo deverá ser atualizado pelo IPCA/IBGE, até a data da efetiva integralização.*

## Questionamento 198

Ref.: Anexo 4

17.17. A primeira entrega do RSMA pela CONCESSIONÁRIA à ARTESP, nos termos previstos pelo item 16.16, deverá ser realizada em até 60 (sessenta) dias após o 12º (décimo segundo) mês contado da DATA DE INÍCIO do CONTRATO, e as entregas anuais subsequentes deverão ser realizadas a cada 12 (doze) meses contados da data da primeira entrega.

**Questionamento: Há divergência quanto à periodicidade do Relatório Semestral de Meio Ambiente (RSMA): o item 17.17 do Anexo 4 indica periodicidade anual, enquanto o próprio nome do relatório e o padrão de monitoramento do Banco Mundial indicam periodicidade semestral.**

**Poderiam confirmar qual periodicidade efetivamente deverá ser adotada no âmbito da concessão?**

*Esclarecimento: A LICITANTE deverá considerar a entrega semestral do RSMA. Desta forma, na Cláusula 17.17 do Anexo 4, onde lê-se “após o 12º (décimo segundo) mês contado da DATA DE INÍCIO do CONTRATO, e as entregas anuais subsequentes deverão ser realizadas a cada 12 (doze) meses contados*

da data da primeira entrega”, leia-se “após o 6º (sexto) mês contado da DATA DE INÍCIO do CONTRATO, e as entregas subsequentes deverão ser realizadas a cada 6 (seis) meses contados da data da primeira entrega”.

### **Questionamento 199**

Ref.: Apêndice 04

**Questionamento:** Verifica-se que o Apêndice 04 apresenta licenças e declarações apenas para os estaleiros Vicente de Carvalho, Vila Lúcia e Iguape, e para os terminais da travessia Guarujá-Bertioga.

**Solicitamos, por gentileza, a disponibilização de todas as Licenças/Autorizações válidas ou não, ou, caso não seja possível, a disponibilização do inventário completo das licenças ambientais (LO, LI, LP, declarações e autorizações (CETESB) referentes a todos os terminais, estaleiros e demais áreas de apoio das travessias hídricas, indicando número, órgão emissor, validade e titularidade atual.**

*Esclarecimento: Todos os documentos de apoio disponíveis relacionados ao objeto da licitação estão disponibilizados no DataRoom. Entende-se que as informações e os elementos disponibilizados no Edital, Contrato e nos ANEXOS são suficientes para a elaboração das propostas pelos LICITANTES.*

### **Questionamento 200**

Ref.: Informação Faltante Geral

**Questionamento:** Solicitamos informar quando foi realizada a última dragagem nos terminais do sistema de travessias e se existe levantamento hidrográfico ou batimetria recente (multifeixe ou monofeixe) disponível. Caso positivo, solicitamos o envio dos relatórios técnicos e plantas batimétricas correspondentes.

*Esclarecimento: Todos os documentos de apoio disponíveis relacionados ao objeto da licitação estão disponibilizados no DataRoom. Entende-se que as informações e os elementos disponibilizados no Edital, Contrato e nos ANEXOS são suficientes para a elaboração das propostas pelos LICITANTES.*

### **Questionamento 201**

Ref.: Informação Faltante Geral

**Questionamento:** Solicitamos confirmar se atualmente existem Procedimentos Operacionais Padrão (POPs) e Planos de Emergência Individual (PEIs) elaborados e aprovados para os terminais, estaleiros e embarcações das travessias hídricas. Em caso afirmativo, solicitamos que sejam disponibilizadas cópias, ou pedimos para informar o status de aprovação (CETESB/Marinha) e a data da última revisão

*Esclarecimento: Todos os documentos de apoio disponíveis relacionados ao objeto da licitação estão disponibilizados no DataRoom. Entende-se que as informações e os elementos disponibilizados no Edital, Contrato e nos ANEXOS são suficientes para a elaboração das propostas pelos LICITANTES.*

### **Questionamento 202**

Ref.: Anexo 04

**Questionamento:** Considerando que o escopo do objeto da Concessão envolve, também, o “transporte aquaviário de veículos”, tem-se que o Anexo 04 não é claro quanto a hipótese ou possibilidade de estar incluído no escopo do objeto eventual transporte de veículos com carga de materiais perigosos ou de potencial risco ambiental. Nesse sentido, solicitamos a confirmação sobre se o escopo contratual considera transporte de veículos cuja carga inclua materiais perigosos ou de potencial risco ambiental.

*Esclarecimento: O escopo do Contrato não exclui essa hipótese. Na eventualidade de transporte de veículos com carga perigosa ou de risco ambiental, o Anexo 4 estabelece que a Concessionária deve implementar e manter atualizado o Programa de Gerenciamento de Risco (PGR) (item 17.8) e os Planos de Ação de Emergência (PAE) e Planos de Emergência Individual (PEI) (itens 12.1 e 17.16), conforme exigências da CETESB e legislação aplicável (Lei nº 9.966/2000 e Resolução CONAMA nº 398/2008 citadas no item 12.1).*

*Esses instrumentos devem prever procedimentos para atuação imediata em caso de vazamentos ou acidentes, incluindo capacitação, materiais, simulações e comunicação com órgãos competentes (itens 17.9 e 17.13).*

### **Questionamento 203**

Ref.: Anexo 04

17.16. Caberá à CONCESSIONÁRIA elaborar e entregar semestralmente à ARTESP o Relatório Semestral de Meio Ambiente - RSMA, o qual deverá contemplar as evidências de atendimento ao Quadro Ambiental e Social do do Banco Mundial, com o seguinte conteúdo:

[...]

l) Relatório de andamento dos programas e planos da etapa de construção do NOVO TERMINAL de São Sebastião, contendo introdução, resumo executivo, metodologia e programas ambientais. Em cada programa, deverá conter a descrição da situação atual, indicadores monitorados, principais ações realizadas, não conformidade e ações corretivas e próximas etapas. Os programas ambientais, sociais e de saúde e segurança do trabalho da construção do novo terminal de São Sebastião são listados a seguir:

[...]

j. Plano de Ação de Reassentamento e Restauração de Meios de Vida (quando aplicável);

**Questionamento: O Anexo 04 menciona a necessidade de elaboração de Plano de Ação de Reassentamento e Restauração de Meios de Vida (quando aplicável), indicando em quais travessias esse Plano tem que estar previsto, mas não indica as áreas ou apresentam número de pessoas ou atividades a serem cadastradas/deslocadas.**

**Poderiam, por favor, esclarecer se há identificação preliminar de famílias, ocupações ou atividades comerciais em áreas potencialmente afetadas? Caso positivo, solicitamos estimativa de abrangência e localização por meio de mapa e/ou planilha.**

*Esclarecimento: O Anexo 04 estabelece que a Concessionária deve elaborar o Plano de Ação de Reassentamento e Restauração de Meios de Vida, com a ressalva “quando aplicável” (item 17.16). Isso significa que a obrigação não é universal para todas as travessias, mas condicionada à ocorrência de deslocamento físico ou econômico. Adicionalmente, o item 6, descreve as ações obrigatórias caso haja necessidade de deslocamento, como cadastro socioeconômico, indenizações e acompanhamento pós-deslocamento. As áreas com eventualidade de áreas potencialmente afetadas estão dispostas nos croquis do Apêndice 01.*

### **Questionamento 204**

Ref.: Informação Faltante no Geral

**Questionamento: Solicitamos informar se existem outorgas de direito de uso de recursos hídricos associadas aos estaleiros ou terminais (ex.: abastecimento, lavagem, manutenção) e, em caso positivo, enviar cópias ou números dos processos junto ao DAEE.**

**Caso não haja outorgas, confirmar se há uso direto de água (bombeamento, lavagem,**

**abastecimento) nessas instalações.**

*Esclarecimento: Todos os documentos de apoio disponíveis relacionados ao objeto da licitação estão disponibilizados no DataRoom. Entende-se que as informações e os elementos disponibilizados no Edital, Contrato e nos ANEXOS são suficientes para a elaboração das propostas pelos LICITANTES.*

### **Questionamento 205**

Ref.: Informação Faltante no Geral

**Questionamento: Solicitamos confirmar a frequência mínima esperada para execução das campanhas dos programas de monitoramento ambiental (água, sedimentos, ruído, emissões), de modo a compatibilizar com o planejamento orçamentário e com as condicionantes de licenciamento.**

*Esclarecimento: Nos termos do item 17.16 do Anexo 4 – Caderno de Encargos Ambientais, as campanhas dos programas de monitoramento ambiental (qualidade da água, sedimentos, ruído e emissões atmosféricas) devem ser realizadas com frequência semestral, conforme exigido para a elaboração e entrega do Relatório Semestral de Meio Ambiente – RSMA à ARTESP.*

### **Questionamento 206**

Ref.: Anexo 04

5.1. O terminal de Cananéia, das Travessias Hídricas de Cananéia - Ilha Comprida e Cananéia - Ariri, localizadas no Litoral Sul, está inserido no Centro Histórico de Cananéia, que é tombado pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT) e portanto, será necessário obter anuência do órgão em questão para implantação das melhorias previstas, nos termos da Resolução da Secretaria de Cultura (SC) - 71 de 19/12/2017.

**Questionamento: Consta no Anexo 04, item 5.1., que o Terminal de Cananéia (Travessias Hídricas de Cananéia - Ilha Comprida e Cananéia - Ariri) se encontra em área tombada pelo CONDEPHAAT, próxima ao conjunto histórico da cidade. Solicitamos confirmar se já existe anuência formal do CONDEPHAAT para as atividades operacionais e futuras intervenções bem como esclarecer quais as eventuais condicionantes/exigências estabelecidas nessa anuência. Se possível, disponibilizar cópia da Anuência do CONDEPHAAT.**

*Esclarecimento: Todos os documentos de apoio disponíveis relacionados ao objeto da licitação estão disponibilizados no DataRoom. Entende-se que as informações e os elementos disponibilizados no Edital, Contrato e nos ANEXOS são suficientes para a elaboração das propostas pelos LICITANTES.*

### **Questionamento 207**

Ref.: Apêndice 03

**Questionamento: Constatou-se, em Apêndice 3, a existência de tanques de combustível desmobilizados e ausência de sistemas de contenção em alguns estaleiros e oficinas.**

**Solicitamos confirmar se há planos ou cronogramas de descomissionamento, limpeza ou readequação desses sistemas, e se tais custos estão alocados ao Poder Concedente ou à futura Concessionária**

*Esclarecimento: O cronograma a ser seguido deverá observar o disposto no item 13.3 do Anexo 4. Ademais, com relação à alocação do risco, observar o esclarecimento ao Questionamento 166.*

### **Questionamento 208**

Ref.: Informação Faltante no Geral

**Questionamento: Considerando os registros de efluentes sanitários sem pré-tratamento em alguns terminais e estaleiros, solicitamos esclarecer se existe sistema de tratamento em implantação.**

*Esclarecimento: Todos os documentos de apoio disponíveis relacionados ao objeto da licitação são aqueles já divulgados no DataRoom. Entende-se que as informações e os elementos disponibilizados no Edital, Contrato e nos ANEXOS são suficientes para a elaboração das propostas pelos LICITANTES.*

## **Questionamento 209**

Ref.:

Anexo 04

17.16. Caberá à CONCESSIONÁRIA elaborar e entregar semestralmente à ARTESP o Relatório Semestral de Meio Ambiente - RSMA, o qual deverá contemplar as evidências de atendimento ao Quadro Ambiental e Social do Banco Mundial, com o seguinte conteúdo:

[...]

k) Relatório de andamento dos programas e planos da etapa de operação, contendo introdução, resumo executivo, metodologia e programas ambientais, sociais e de saúde e segurança do trabalho. Em cada programa, deverá conter a descrição da situação atual, indicadores monitorados, principais ações realizadas, não conformidade e ações corretivas e próximas etapas. Os programas ambientais, sociais e de saúde e segurança do trabalho são listados a seguir:

[...]

f. Programa de Educação Ambiental;

**Questionamento: No Anexo 4 constam obrigações relativas ao Programa de Comunicação Social e Programa de Educação Ambiental, mas sem definição de público prioritário (usuários, comunidades ribeirinhas, funcionários, etc.) nem periodicidade de execução.**

**Solicitamos esclarecer quais públicos e periodicidades devem ser considerados para fins de planejamento e orçamento.**

*Esclarecimento: O público e a periodicidade será definida no âmbito dos processos de regularização ambiental a serem realizados durante a etapa de Licenciamento Ambiental.*

## **Questionamento 210**

Ref.: Anexo 04

2.2.1. A CONCESSIONÁRIA é responsável pelo cumprimento de todas as condicionantes decorrentes das novas LICENÇAS AMBIENTAIS.

2.5. A Concessionária deverá se responsabilizar por todos os programas ambientais da etapa de implantação, no caso do Novo Terminal de São Sebastião, bem como por todos os programas ambientais da etapa de operação do sistema de travessias previstos nos processos de licenciamento ambiental e para atendimento aos Quadro Ambiental e Social do Banco Mundial. Os programas ambientais previstos são apresentados no item 17.16 deste Anexo.

**Questionamento: No Anexo 04, cláusula 2.2.1, fica estabelecido que “A CONCESSIONÁRIA é responsável pelo cumprimento de todas as condicionantes decorrentes das novas LICENÇAS AMBIENTAIS.” Com relação às condicionantes concernentes aos Planos e Programas Ambientais que não tiverem sido cumpridos em relação às Licenças Ambientais existentes, esclarecer se essa responsabilidade também será da Concessionária, conforme consta na cláusula 2.5 do mesmo Anexo 04.**

*Esclarecimento: O entendimento está parcialmente correto. A Concessionária assume, a partir do Termo de Transferência, todas as condicionantes das licenças vigentes e novas, incluindo planos e programas ambientais não cumpridos (Anexo 4, itens 2.2.1 e 2.5; Contrato, Cláusula 19.2.2). Assim, a execução destas obrigações será de responsabilidade da Concessionária; contudo, caberá reequilíbrio econômico-financeiro nas hipóteses previstas nos itens 7.4.1 e 7.4.1.1 do Anexo 20 (itens 7.4.1 e 7.4.1.1).*

### **Questionamento 211**

Ref.: Anexo 04

4.1. Todas as travessias incidem em uma Unidade de Conservação ou em suas Zona de Amortecimento, dessa maneira deverão ser obtidas as anuências do órgão gestor das mesmas, no caso de Unidades de Conservação sem Zona de amortecimento definida, deverá ser considerado a distância mínima de 3.000 metros, com exceção às Áreas de Proteção Ambiental e Reservas Particular do Patrimônio Natural (RPPN), nos termos da Lei Federal nº 9.985/2000 e Resolução CONAMA no 428/2010.

**Questionamento: Com relação a cláusula 4.1 do Anexo 4, fica estabelecido que “todas as travessias incidem em uma Unidade de Conservação ou em suas Zona de Amortecimento, dessa maneira deverão ser obtidas as anuências do órgão gestor”. Solicitamos esclarecimento se alguma dessas anuências já se encontra vigente atualmente ou se será obrigação da Concessionária obtê-las todas.**

*Esclarecimento: Nos termos do Anexo 4, a Concessionária deverá obter e manter vigente todas as anuências dos órgãos gestores, sendo que os custos associados à essa obrigação estão estimados no CAPEX/OPEX socioambiental.*

### **Questionamento 212**

Ref.: Anexo 04

8.2. Os TERMINAIS e ESTALEIROS que compõem o SISTEMA DE TRAVESSIAS, nos termos do ANEXO 2, deverão apresentar locais de armazenamento adequado das águas oleosas, impossibilitando pequenos vazamentos e a contaminação do solo e águas subterrâneas em conformidade com a ABNT NBR 12235.

**Questionamento: De acordo com o item 8.2 do Anexo 04, “Os TERMINAIS e ESTALEIROS que compõem o SISTEMA DE TRAVESSIAS, nos termos do ANEXO 2, deverão apresentar locais de armazenamento adequado das águas oleosas, impossibilitando pequenos vazamentos e a contaminação do solo e águas subterrâneas”. Favor esclarecer se esses locais de armazenamento adequados já existem hoje em algumas das instalações, se sim, em quais? E se todas as demais obras de adequação que forem necessárias para correto atendimento de exigências ambientais e que forem de responsabilidade da Concessionária estão previstas no orçamento considerado neste Edital, por exemplo, as caixas separadoras de água e óleo, bacias de contenção, impermeabilização de lajes, biodigestores, fossas sépticas, sistemas de drenagem, dentre outras.**

*Esclarecimento: Todos os documentos de apoio disponíveis relacionados ao objeto da licitação são aqueles já divulgados no DataRoom. Entende-se que as informações e os elementos disponibilizados no Edital, Contrato e nos ANEXOS são suficientes para a elaboração das propostas pelos LICITANTES. Ademais, observar investimentos apontados no Apêndice 01.*

### **Questionamento 213**

Ref.: Anexo 04

14.3. Nos termos do APÊNDICE 8, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar um cronograma para ARTESP, após o final da FASE DE TRANSIÇÃO, das etapas de investigação de áreas contaminadas. 15.1. Caberá à CONCESSIONÁRIA a impermeabilização de áreas operacionais e a readequação da carreira de todos os ESTALEIROS, em atendimento às exigências técnicas constantes do APÊNDICE 5.

**Questionamento: O item 14.3 do Anexo 04, estabelece que “Nos termos do APÊNDICE 8, a**

**CONCESSIONÁRIA deverá apresentar um cronograma para ARTESP, após o final da FASE DE TRANSIÇÃO, das etapas de investigação de áreas contaminadas.” Porém, não encontramos o referido Apêndice 08, este pode ser disponibilizado? Assim como o Apêndice 05, que é mencionado na clausula 15.1 do mesmo Anexo 4, e que não está disponibilizado.**

*Esclarecimento: Recomenda-se observar as alterações realizadas nos documentos editalícios, de acordo com o Aviso de Republicação de Licitação da Concorrência Internacional nº005/2025, publicado em 22 de setembro de 2025.*

*Ademais, no item 14.3 onde lê-se “Nos termos do APÊNDICE 8, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar um cronograma para ARTESP, após o final da FASE DE TRANSIÇÃO, das etapas de investigação de áreas contaminadas.”, leia-se “A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar um cronograma para ARTESP, após o final da FASE DE TRANSIÇÃO, das etapas de investigação de áreas contaminadas.*

#### **Questionamento 214**

Ref.: N/A

**Questionamento: Seria possível realizar a disponibilização de eventuais Autos de Infração e de Não Conformidade, caso existam, aplicados aos Terminais e Estaleiros existentes, e que ainda não tenham sido cumpridos e/ou serão à esfera de responsabilidade da Concessionária?**

*Esclarecimento: Todos os documentos de apoio disponíveis relacionados ao objeto da licitação são aqueles já divulgados no DataRoom. Entende-se que as informações e os elementos disponibilizados no Edital, Contrato e nos ANEXOS são suficientes para a elaboração das propostas pelos LICITANTES.*

#### **Questionamento 215**

Ref.:

Anexo 04

17.16. Caberá à CONCESSIONÁRIA elaborar e entregar semestralmente à ARTESP o Relatório Semestral de Meio Ambiente - RSMA, o qual deverá contemplar as evidências de atendimento ao Quadro Ambiental e Social do Banco Mundial, com o seguinte conteúdo:

[...]

I) Relatório de andamento dos programas e planos da etapa de construção do NOVO TERMINAL de São Sebastião, contendo introdução, resumo executivo, metodologia e programas ambientais. Em cada programa, deverá conter a descrição da situação atual, indicadores monitorados, principais ações realizadas, não conformidade e ações corretivas e próximas etapas. Os programas ambientais, sociais e de saúde e segurança do trabalho da construção do novo terminal de São Sebastião são listados a seguir:

[...]

**Questionamento: O subitem I) do item 17.16, traz a listagem dos programas ambientais, sociais e de saúde e segurança do trabalho da construção do novo terminal de São Sebastião. Diante disso, questiona-se qual é o fundamento jurídico ou normativo para as referidas exigências? Tais exigências são fruto de requisição de algum órgão/lente licenciador? Caso sim, poderia ser disponibilizado o documento vinculante de tais exigências, expedido pelo órgão/lente licenciador?**

*Esclarecimento: O Anexo 4 é suficiente para delimitar as obrigações da Concessionária sob a égide do Contrato de Concessão, não sendo necessário documento adicional para validar essas exigências. As medidas listadas no subitem I) do item 17.16 refletem práticas usuais de licenciamento ambiental e padrões internacionais, antecipando obrigações que normalmente são requeridas pela CETESB em empreendimentos dessa natureza.*

## Questionamento 216

Ref.: Anexo 20

6.4.1. Durante os 90 (noventa) dias da ETAPA DE OPERAÇÃO ASSISTIDA, todas as atividades de manutenção dos sistemas (manutenções preventiva e corretiva) serão executadas pela CONCESSIONÁRIA, sob supervisão do SEMIL. Nesse período, caberá à CONCESSIONÁRIA a responsabilidade integral pela execução dos serviços de manutenção, incluindo o fornecimento e a aplicação dos materiais necessários à sua realização.

7.2.1. A CONCESSIONÁRIA terá o prazo de até 1 (um) mês a contar do TERMO DE TRANSFERÊNCIA para a apresentação do RELATÓRIO DE PASSIVOS OPERACIONAIS E ESTRUTURAIS EXISTENTES, referente aos passivos estruturais e operacionais das EMBARCAÇÕES e dos TERMINAIS.

**Questionamento: Considerando o disposto na cláusula 7.2.1 do Anexo 20, que estabelece que a “CONCESSIONÁRIA terá o prazo de até 1 (um) mês a contar do TERMO DE TRANSFERÊNCIA para a apresentação do RELATÓRIO DE PASSIVOS OPERACIONAIS E ESTRUTURAIS EXISTENTES, referente aos passivos estruturais e operacionais das EMBARCAÇÕES e dos TERMINAIS.”, bem como, que haverá um prazo cumulativo 90 (noventa) dias para a Etapa de Operação Assistida, tem-se um prazo total de 120 (cento e vinte) dias para a Concessionárias realizar todas as medidas necessárias para a elaboração e apresentação do Relatório de passivos Operacionais e Estruturais Existentes.**

**Questiona-se se há a possibilidade de ampliação do referido prazo para um total mínimo de 180 (cento e oitenta) dias, de forma a garantir qualidade e atendimento integral à legislação CETESB aplicável.**

A possibilidade de extensão de prazo se apresenta como de especial relevância, uma vez que o mapeamento dos riscos ambientais existentes delimita a extensão do risco alocado à Concessionária, conforme expresso Cláusula 27.1, xxviii do Contrato. Logo, em nome da justiça da alocação de risco às Partes, necessário que seja observado prazo adequado para elaboração completa e detalhada do Relatório de Passivos Operacionais e Estruturais Existentes.

*Esclarecimento: O prazo de 30 (trinta) dias para apresentação do Relatório de Passivos Operacionais e Estruturais Existentes, previsto no item 7.2.1 do Anexo 20, somente poderá ser prorrogado mediante solicitação devidamente fundamentada pela Concessionária e aprovação expressa da ARTESP. Até que haja tal aprovação, permanece vigente o prazo contratual estabelecido.*

## Questionamento 217

Ref.:

Anexo 21 - EVTEA

**Questionamento: O Anexo 21 - EVTEA estabelece uma estimativa de R\$ 30,489 MM para a realização de todo o Capex Socioambiental da Concessão, tendo em vista o ciclo total de 20 anos.**

**Considerando que:**

**(i) a lista de obrigações, que inclui, entre outros, a recuperação de passivos ambientais, licenciamentos, plantios compensatórios, indenizações e programas de reassentamento, carrega consigo um elevado grau de incerteza e imprevisibilidade, tornando a estimativa de seus custos uma tarefa de alta complexidade e risco para os potenciais licitantes; e**

**(ii) fatores como a descoberta de passivos ambientais não conhecidos previamente, a variação nas exigências dos órgãos de licenciamento, a necessidade de desapropriações e reassentamentos de**

difícil negociação, e eventuais mudanças na legislação ambiental, são eventos cuja ocorrência e impacto financeiro não podem ser plenamente controlados ou previstos pelo parceiro privado.

Entendemos que o valor de referência para tais encargos foi baseado nos melhores estudos disponíveis no momento da licitação, e que os custos que excedam este valor de referência, desde que não sejam risco alocado à Concessionária, sejam atribuídos ao Poder Concedente. Este entendimento está correto?

*Esclarecimento: O entendimento não está correto. Ademais, observar esclarecimento aos Questionamentos 166 e 210.*

### **Questionamento 218**

Ref.: Anexo14

2.1.5. O número de PARTIDAS BASE (PMFm) e o FATOR DE OPERAÇÃO (FOM) para o cálculo do pagamento da CONTRAPRESTAÇÃO PECUNIÁRIA no mês m estão detalhados na Tabela 1: [...]

**Questionamento: No caso da antecipação das entregas de embarcações, poderia haver a respectiva antecipação do cronograma atribuído para pagamento da Contraprestação Pecuniária, previsto na Tabela 1 do item 2.15 do Anexo 14?**

*Esclarecimento: O entendimento não está correto.*

### **Questionamento 219**

Ref.: Item 3.2. do Anexo 3B (“Caderno de Encargos Aquaviários”);

**Questionamento: Considerando as velocidades indicadas nas tabelas constantes do item 3.2 do Anexo 3B (“Cadernos de Encargos Aquaviários”), indaga-se:**

**À Contratada é permitido desenvolver velocidade diferente da prevista nos documentos do Edital, contanto que sejam atendidos os demais parâmetros exigidos, sobretudo os intervalos mínimos de viagens exigidos para cada travessia bem como a preservação das condições de segurança e conforto dos passageiros durante as travessias?**

*Esclarecimento: Observar esclarecimento ao Questionamento 180.*

### **Questionamento 220**

Ref.: Item 5.2 do Anexo 3B ao Contrato (“Caderno de Encargos Aquaviário”),

**Questionamento: Considerando que o item 5.2 do Anexo 3B (Caderno de Encargos Aquaviário) ao Contrato estabelece premissas para a prova de velocidade das embarcações (condições de casco, água, profundidade e potência dos motores);**

**Pede-se esclarecer, adicionalmente, as condições de carga estabelecidas para a prova de velocidade das embarcações – se com carga máxima, média ou mínima das embarcações.**

*Esclarecimento: A prova de velocidade deverá ser realizada considerando a Carga de Projeto e alinhada com os normativos da Autoridade Marítima.*

### **Questionamento 221**

Ref.: Item 3.2.3 do Anexo 3B (“Caderno e Encargos Aquaviários”)

**Questionamento: Considerando o disposto no item 3.2.3 do Anexo 3 B (“Caderno de Encargos Aquaviários”), e a fim de que as licitantes possam bem estimar os custos de suas propostas, é correto o entendimento de que eventuais mudanças nos parâmetros indicados no referido item (ex:**

**comprimento total, boca moldada etc.) apenas não serão aprovadas pela ARTESP na medida em que a alteração implique descumprimentos dos parâmetros operacionais exigidos? Pede-se esclarecer.**

*Esclarecimento: O entendimento está correto, observando-se tais alterações precisarão ser aprovadas pela ARTESP e que determinados parâmetros das embarcações não poderão ser alterados, a exemplo do constante nos itens 3.2.2 e 3.2.4 do Anexo 3B.*

### **Questionamento 222**

Ref.: Anexo 3B ao Contrato (“Caderno de Encargos Aquaviário”), item 3.2.

**Questionamento: Considerando as condições operacionais da travessia para Ilhabela e as especificações das respectivas embarcações, a teor do item 3.2 do Anexo 3B (“Caderno de Encargos Aquaviários”), pede-se esclarecer:**

**As licitantes poderão propor diferentes proporções de largura para a frota a ser locada nesta travessia?**

*Esclarecimento: Nos termos do item 3.2.5 do Anexo 3B – Caderno de Encargos Aquaviários, é facultado às licitantes propor alterações nas especificações dimensionais das embarcações, incluindo a boca moldada (largura), desde que tais modificações sejam expressamente aprovadas pela ARTESP no âmbito da análise do Projeto Funcional. Ressalta-se que as alterações não poderão implicar redução das capacidades mínimas previstas no item 3.2.1 e deverão ser tecnicamente justificadas, demonstrando compatibilidade com as condições operacionais da travessia e atendimento aos requisitos de desempenho e segurança.*

### **Questionamento 223**

Ref.: Anexo 3C (“Caderno de Encargos Terrestres”)

Item 6.4.1.6.4

**Questionamento: Considerando que à Concessionária é franqueado o uso de geradores embarcados na hipótese de falhas pontuais de energia, a teor do item 6.4.1.6.4 do Anexo 3 C (“Caderno de Encargos Terrestres”);**

**Considerando um cenário de falhas recorrentes de energia (ex: horário de pico) e/ou de problemas relacionados à ausência de infraestrutura de energia em um dos lados da travessia, indaga-se: será igualmente franqueada à Concessionária a possibilidade de uso de geradores embarcados?**

*Esclarecimento: Nos termos do Anexo 3B – Caderno de Encargos Aquaviários, cabe à Concessionária assegurar, nos termos do item 4.1.1, o dimensionamento adequado do sistema de carregamento, armazenamento e propulsão, considerando as características da travessia e garantindo que a infraestrutura elétrica em ambos os lados seja capaz de sustentar a operação durante todo o prazo da concessão.*

*O uso de grupos geradores embarcados, conforme previsto no item 5.1.2 a 5.1.4, é admitido apenas para acionamento em casos de falhas operacionais pontuais, viagens não operacionais ou nos 24 (vinte quatro) primeiros meses de cada Embarcação. Sendo que, as falhas operacionais deverão ser tratadas como eventos atípicos e imediatamente comunicadas à ARTESP, sob risco de aplicação de penalidades definidas no Anexo 11.*

### **Questionamento 224**

Ref.: Anexo 21 (“EVTEA”) e planilhas auxiliares

**Questionamento: Pede-se esclarecer se os valores considerados no âmbito do EVTEA a título de CapEx aquaviário relativo à aquisição das novas embarcações incluem o frete devido até a entrega nos respectivos terminais paulistas.**

*Esclarecimento: Sim, todos os custos associados ao comissionamento da Embarcação para início da operação estão considerados no CAPEX e deverão ocorrer às expensas da Concessionária.*

### **Questionamento 225**

Ref.: Anexo 21 (“EVTEA”)

**Questionamento: Considerando que, ao analisar o EVTEA e as planilhas auxiliares de composição do CaPEX, foram identificadas divergências na estrutura dos orçamentos, que resultam em diferenças percentuais no valor total estimado da ordem de aproximadamente 6,37% no CapEx de flutuantes (aquaviário) e 2,94% no CapEx de Terminais (Terrestre), correspondente a um acréscimo global de cerca de R\$ 17 milhões; Indaga-se:**

**a) Esse entendimento sobre as diferenças está correto?**

**b) Em caso afirmativo, como tais valores devem ser tratados para fins de consolidação do investimento total da concessão, considerando seus impactos potenciais sobre o valor global do CapEx apresentado?**

*Esclarecimento: As planilhas associadas do DataRoom são meramente referenciais. Ademais, entende-se que as informações e os elementos disponibilizados no Edital, Contrato e nos ANEXOS são suficientes para a elaboração das propostas pelos LICITANTE.*

### **Questionamento 226**

Ref.: Anexo 21 (EVTEA)

**Questionamento: Considerado que nos orçamentos dos terminais (terrestre), a data-base das composições é 05/2024 e que no âmbito do EVTEA o valor final foi atualizado em 5,7%;**

**Considerando que a variação do IPCA no intervalo de maio de 2024 a julho de 2025 (data base da proposta) corresponde a 6,06%; Indaga-se: Qual o índice utilizado na referida atualização?**

*Esclarecimento: Os valores presentes no EVTEA tem a data-base de julho de 2025, consequentemente, não necessitando de atualizações.*

### **Questionamento 227**

Ref.: Anexo 3B (“Caderno de Encargos Aquaviário”) e Anexo 3C (“Caderno de Encargos Terrestres”) ao Contrato e Anexo 21 (“EVTEA”)

**Questionamento: Considerando que, no Anexo 3C (“Caderno de Encargos Terrestres”) ao Contrato, são considerados investimentos com Serviços Técnicos de Topografia, Sondagem, Projetos e Supervisão;**

**Considerando que, no Anexo 3B (“Caderno de Encargos Aquaviário”), não foram identificados encargos semelhantes (com sondagem, topografia, projetos e supervisão); e**

**Considerando que tais informações não são detalhadas no Data-Room do Projeto;**

**Pergunta-se:**

**a) Como foram considerados esses custos indiretos no caso dos investimentos indicados no Anexo 3B (“Caderno de Encargos Aquaviário”)?**

*Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento sobre o conteúdo ou a aplicação de cláusulas do Edital. Todos os custos indiretos associados aos investimentos obrigatórios são de responsabilidade da Concessionária.*

## Questionamento 228

Ref.: Item 7 do Anexo 2 (“Sistema de Travessias”); item 22 do Anexo 3 A (“Caderno de Encargos”)

**Questionamento:** Com relação ao escopo e à metodologia adotada para a estimativa considerada a título de CapEx das reformas dos estaleiros (considerando oficinas, depósitos, equipamentos e carreiras), solicita-se esclarecer:

a) A metodologia de cálculo orçamentário utilizada se baseou em custos paramétricos por metro quadrado de área reformada ou foi desenvolvida a partir de composições analíticas específicas de engenharia?

b) O escopo orçado considera apenas a recuperação e adequação das estruturas atualmente existentes ou inclui intervenções adicionais de engenharia e aprimoramento operacional dos estaleiros, como por exemplo, a instalação de diques secos ou outras soluções técnicas voltadas à manutenção das embarcações?

c) Caso a adoção de soluções técnicas distintas das carreiras atuais seja permitida, solicitamos confirmar se há condicionantes ou restrições estabelecidas pelo Edital e/ou pelos anexos técnicos quanto à viabilidades dessas alternativas.

*Esclarecimento:* Os itens 3.7.1 e 3.7.1 do Anexo 3C orientam a adequação, de forma a restituir a operacionalidade, sendo que a Concessionária tem liberdade para escolher as soluções mais adequadas ao próprio modelo operacional.

## Questionamento 229

Ref.: Item 2.1 do Anexo 2 (“Sistema de Travessias”)

**Questionamento:** Considerando que, no que respeita ao Terminal de São Sebastião, está prevista nos documentos editalícios, em especial no Anexo 2 (“Sistema de Travessias”), uma alteração na localização do terminal;

Considerando que os documentos não mencionam qual será destinação do atual terminal e prédios que o guarnecem, indaga-se:

a) O terminal atual de São Sebastião será utilizado apenas de forma temporária até a conclusão do novo terminal, ou haverá sobreposição na operação dos terminais?;

b) Caso não haja sobreposição, adicionalmente solicitamos confirmar se os equipamentos e bens alocados no terminal existente poderão ser transferidos e reaproveitados no novo terminal após a sua entrada em operação;

c) Após a conclusão do novo terminal, será franqueada a utilização do terminal antigo pela concessionária para, por exemplo, exploração de receitas acessórias? Pede-se esclarecer o que for pertinente.

*Esclarecimento:* Quando do início da operação no Novo Terminal de São Sebastião, a atual localização do terminal deverá ser completamente desmobilizada, sendo que os equipamentos e bens instalados poderão ser realocados para o novo terminal. As edificações deverão ser retornadas ao Poder Concedente desimpedidas. Desta forma, não será permitido à Concessionária a exploração de receitas acessórias nesta localização após a desmobilização.

## Questionamento 230

Ref.: Item 2.5 do 3A (“Caderno de Encargos Aquaviários”); e Anexo 14 (“Mecanismo de Pagamento da Contraprestação Pecuniária”)

**Questionamento:** Considerando que, a futura Concessionária deverá submeter anualmente à ARTESP a Programação Operacional do Sistema de Travessias, considerando a demanda prevista e a capacidade operacional aplicável;

Considerando que, por motivos alheios à vontade das Partes, podem ocorrer oscilações extraordinárias na demanda prevista, a despeito da Programação Operacional vigente;

**Pergunta-se:**

a) Nos casos em que a demanda de passageiros para o Sistema de Travessias seja comprovadamente inferior ao Programa Operacional vigente e aprovado pela ARTESP, a futura Concessionária deverá, ainda assim, atender integralmente ao Programa Operacional vigente, aqui incluído os Programas Operacionais Mínimos (Itens 2.7 e 2.8 do Anexo 3A)?

*Esclarecimento: Nos termos do Anexo 3A a Programação Operacional e as Programações Operacionais Mínimas podem ser alteradas, com expressa anuência da ARTESP, em casos de consistente redução da demanda. Entretanto, uma vez aprovada e publicizada a Programação Operacional, a Concessionária deverá cumprir a programação.*

### **Questionamento 231**

Ref.: Anexo 21 (“EVTEA”)

**Questionamento:** A fim de melhor compreender o cenário considerado para exploração de receitas acessórias, pede-se que sejam fornecidas mais informações acerca dos valores indicados a título de receitas acessórias estimadas do EVTEA, bem como acerca do comportamento irregular considerado ao longo dos anos de execução contratual, com projeção de auferimento de receita acessória substancialmente maior com a maturidade da concessão.

*Esclarecimento: Todos os documentos de apoio disponíveis relacionados ao objeto da licitação são aqueles já divulgados no DataRoom. Entende-se que as informações e os elementos disponibilizados no Edital, Contrato e nos ANEXOS são suficientes para a elaboração das propostas pelos LICITANTES.*

### **Questionamento 232**

Ref.: Cláusula 16.7 do Contrato de Concessão; e Anexo 21 (“EVTEA”)

**Questionamento:** Considerando o descomissionamento das embarcações existentes previsto na Cláusula 16.7 do Contrato de Concessão, pergunta-se:

O descomissionamento das embarcações existentes foi considerado de alguma forma nos valores indicados no Anexo 21 (“EVTEA”) – como redutor de Capex, fluxo de caixa positivo, etc –?

*Esclarecimento: Não se trata de esclarecimento ao Edital. Todos os documentos de apoio disponíveis relacionados ao objeto da licitação são aqueles já divulgados no DataRoom. Entende-se que as informações e os elementos disponibilizados no Edital, Contrato e nos ANEXOS são suficientes para a elaboração das propostas pelos LICITANTES.*

### **Questionamento 233**

Ref.: Cláusula 16.7 do Contrato de Concessão; e Item 2.5 do 3A (“Caderno de Encargos Aquaviário”);

**Questionamento:** Considerando a obrigação de descomissionamento indicada na Cláusula 16.7 do Contrato;

Considerando a necessidade de atendimento à Programação Operacional Inicial desde o início da Concessão, conforme estabelecida no Anexo 3A (“Caderno de Encargos Aquaviário”);

Considerando o prazo para encomenda e fabricação de embarcações junto aos fabricantes

disponíveis no mercado; e

Considerando, ainda, a baixa oferta de embarcações ociosas e em adequado estado de conservação no mercado, para aquisição, aluguel, leasing, etc;

Verifica-se, portanto, que a Concessionária poderá se ver obrigada a locar novas embarcações para fazer frente à Programação Operacional Inicial. Assim, questiona-se:

a) Foi feito algum estudo de viabilidade sobre essa solução?;

b) em caso negativo, e, comprovando-se a inviabilidade técnica da locação de embarcações para fazer frente à Programação Operacional Inicial, seria possível flexibilizar as obrigações operacionais do Contrato até a aquisição das novas embarcações?

*Esclarecimento: Em todo o horizonte contratual a Concessionária deverá realizar as ações necessárias para cumprir, minimamente, a Programação Operacional Mínima Inicial e Final. A estratégia para tal atendimento foi estimada e permanece como responsabilidade da Concessionária.*

### **Questionamento 234**

Ref.: Anexo 21 ("EVTEA")

**Questionamento:** Considerando a necessidade de amplo conhecimento dos custos a serem incorridos pela futura concessionária para adequado dimensionamento da proposta, com relação ao consumo de energia, questiona-se:

a) Qual o custo de energia elétrica considerado no EVTEA por localidade e qual a fonte de dados utilizada para estimar o consumo de energia das embarcações elétricas?

b) Pede-se a disponibilização das contas de energia dos atuais terminais e estaleiros para referência;

c) O custo de energia adotado no EVTEA (R\$ 0,85/kWh) inclui encargos, tributos e tarifas de demanda?

*Esclarecimento: Todos os documentos de apoio disponíveis relacionados ao objeto da licitação são aqueles já divulgados no DataRoom. Entende-se que as informações e os elementos disponibilizados no Edital, Contrato e nos ANEXOS são suficientes para a elaboração das propostas pelos LICITANTES.*

### **Questionamento 235**

Ref.: Anexo 3A ("Caderno de Encargos")

**Questionamento:** Na hipótese de não haver passageiros em quaisquer dos lados da travessia, indaga-se:

a) A Concessionária ainda sim deverá realizar a travessia de acordo com a Programação Operacional ? Nesse mesmo cenário, a Concessionária é obrigada a atender a Programação Operacional Mínima?;

b) Na mesma linha, o número mínimo de travessias poderá ser alterado em função da demanda real da operação?

*Esclarecimento:*

*(a) A inexistência de passageiros ou veículos para utilizar a Travessia permitirá que a Concessionária não realize a viagem. A Concessionária deverá, entretanto, observar os horários programados de partidas*

*para que a não execução de viagem não comprometa a realização da viagem subsequente no lado oposto da Travessia, dentro do horário programado.*

(b) Ver resposta ao Questionamento 230

### **Questionamento 236**

Ref.: Item 2.1.2 do Anexo 14 (“Mecanismo de Pagamento da Contraprestação”)

**Questionamento: Sobre a remuneração da Concessionária, indaga-se:**

**a) O valor devido a título de preço unitário por partida, componente das fórmulas de remuneração constantes do Anexo 14 (“Mecanismo de Pagamento da Contraprestação Pecuniária”), independe de qual travessia se trate? Em caso afirmativo, são, portanto irrelevantes, no que concerne a esse aspecto, temas atinentes à duração de cada travessia e demais aspectos operacionais ínsitos a cada uma delas? Pede-se esclarecer.**

*Esclarecimento: O entendimento está correto. Nos termos do esclarecimento ao Questionamento 40, qualquer viagem realizada, em qualquer Travessia, poderá ser consolidada para a obtenção do Total de Partidas Realizadas.*

### **Questionamento 237**

Ref.: Anexo 21 (EVTEA)

**Questionamento: Para a adequada formulação das propostas, pede-se esclarecer:**

**a) Quais foram as premissas utilizadas para a projeção de ISS no âmbito do EVTEA?**

**b) Foi considerado algum tipo de isenção? Se sim, pede-se indicar qual(is).**

*Esclarecimento: Observar esclarecimento aos questionamentos 114 e 194.*

### **Questionamento 238**

Ref.: N/A

**Questionamento: Para a adequada formulação das propostas, pede-se esclarecer:**

**a) Entendemos que o EVTEA adotou regime de Lucro Presumido. Esse entendimento está correto?**

**b) Em caso afirmativo, e considerando a Lei n.º 9.718/1998, o regime obrigatório (faturamento anual superior a R\$ 78.000.000,00) não deveria ser o Lucro Real? Pede-se esclarecer.**

*Esclarecimento: O entendimento está incorreto. Para a modelagem referencial considerou-se o Lucro Real como regime tributário.*

### **Questionamento 239**

Ref.: 2.1.5 do Anexo 14 (“Mecanismo de Pagamento da Contraprestação Pecuniária”)

**Questionamento: É nosso entendimento que a Tabela 1 do item 2.1.5 do Anexo 14 (“Mecanismo de Pagamento da Contraprestação Pecuniária”) contempla em sua segunda coluna (PMFm) o quantitativo total de partidas base a ser considerado ao longo de 12 meses para cada um dos anos da concessão;**

**Assim, nessa linha, no 6º ano a concessionária deverá realizar no mínimo 185.848 partidas-base, correspondendo a 743.392 travessias, a teor do esclarecimento 40 da 1 Ata de Esclarecimentos, que indicou que cada partida corresponde a quatro viagens;**

Esse entendimento está correto? Se sim, e tendo em vista que no âmbito dos documentos licitatórios não há nenhum indicativo dessa correlação entre partidas base e as 4 viagens, pede-se esclarecer se essa correlação foi adequadamente considerada na elaboração de todos os cálculos pertinentes, incluindo valor do Preço Unitário por Partida Máximo, número de partidas base por ano, etc.

*Esclarecimento: O entendimento está correto. Para a Tabela 1 do Anexo 14 foram consideradas, na totalidade do ano referenciado em cada linha, 4 viagens para cada Partida a serem consolidadas para todas as Travessias, durante o ano referencial. Está metodologia foi considerada na obtenção de todos os números editalícios.*

## **Questionamento 240**

Ref.: Itens 2.1.2.5 e 2.2.1 do Anexo 5 (“Estrutura Tarifária”)

**Questionamento: Sobre o regime tarifário, pede-se esclarecer:**

**a) Muito embora o item 2.1.2.5 do Anexo 5 (“Estrutura Tarifária”) disponha que somente será realizada cobrança de pedestres e ciclistas nas travessias de Santos-Vicente de Carvalho e Cananéia-Ariri, o Anexo não traz nenhuma diferenciação entre bicicletas elétricas e não elétricas; Assim, questiona-se: a1) nas demais travessias, poderá haver cobrança em relação a bicicletas elétricas? a2) nas travessias indicadas no referido item 2.1.2.5, a cobrança para bicicletas elétricas e não elétricas se dará da mesma forma?**

**b) Considerando que o item 2.2.1 prevê tarifas distintas para usuários residentes e não residentes em Cananéia, Ariri ou Arujá, indaga-se: qual o critério para comprovação da residência e como se dará o controle pela Concessionária?**

*Esclarecimento:*

*a1 e a2) Para a interpretação do Anexo 5, considerar bicicletas e bicicletas elétricas como sinônimos. Ou seja, serão consideradas bicicletas elétricas aquelas que estiverem de acordo com a regulamentação própria do Contran, incluindo limitação de velocidade e potência.*

*b) Nos termos do Anexo 3A, item 2.4.3, a Concessionária deverá dispor de sistema eletrônico para cadastramento de veículos e seus usuários. Esse sistema será utilizado para operacionalizar a diferenciação tarifária prevista no item 2.2.1 do Anexo 5, permitindo que, onde houver previsão de isenção ou tarifa diferenciada para moradores, seja exigida a apresentação de comprovante de residência. O controle será realizado mediante validação documental no ato do cadastro, garantindo rastreabilidade e auditoria das informações, nos termos do Anexo 6 que prevê integração com os mecanismos de arrecadação e emissão de registros para gratuidades e isenções (itens 1.9 e 3.3).*

## **Questionamento 241**

Ref.: Cláusulas 16.7.1 e 16.7.3 do Contrato, Anexo 3B (“Caderno de Encargos Aquaviários”) e Anexo 21 (EVTEA)

**Questionamento: Sobre o descomissionamento das embarcações, pede-se esclarecer:**

**a) O produto da venda das embarcações descomissionadas está integralmente considerado na receita acessória do projeto?;**

**b) O valor de aproximadamente R\$ 89 milhões previsto a título de compartilhamento do descomissionamento, a teor da Cláusula 16.7.3 do Contrato, corresponde à data-base de jul/25?**

*Esclarecimento:*

*a) O produto da venda das embarcações descomissionadas é integralmente considerado como Receita*

*Acessória do projeto, sendo tratado de forma específica na Cláusula 16.7.3 do Contrato.*

b) O montante de R\$ 89.349.249 indicado na referida cláusula corresponde à data-base de julho/2025, nos termos da Cláusula 3.2 do Contrato.

### **Questionamento 242**

Ref.: Tabela 1 do Item 2.1.5 do Anexo 14 ("Mecanismo de Pagamento da Contraprestação Pecuniária")

**Questionamento: Sobre o Fator de Operação (FOM), componente das fórmulas da parcela fixa e variável da contraprestação, indaga-se:**

**Os valores previstos para cada ano de operação, conforme Tabela 1 do item 2.1.5 são aplicados automaticamente, ou dependem da comprovação dos investimentos realizados?**

*Esclarecimento: Para efeitos da contabilização da Parcela Fixa e Parcela Variável haverá a atualização anual automática do Fator de Operação. Valendo apontar, entretanto, que a Concessionária ainda estará sujeita à aplicação das Penalidades em caso de não cumprimento tempestivo dos Investimentos, bem como mensuração do desequilíbrio econômico-financeiro em virtude do atraso, nos termos da cláusula 30.2.1 do Contrato.*

### **Questionamento 243**

Ref.: Cláusula 14.4 da Minuta de Contrato

**Questionamento: Considerando que a Cláusula 14.4 estabelece que, auferida em determinado exercício receita acessória em valor superior a 2,4% da receita tarifária do mesmo exercício, haverá destinação de 30% do valor da parcela excedente ao Poder Concedente;**

**Considerando que há travessias gratuitas, como Billings e Metropolitana; Indaga-se:**

**a) É nosso entendimento que a regra de compartilhamento se dará considerando o sistema global (i.e., considerando receita acessória e tarifária de todo o sistema de travessias). Esse entendimento está correto? Pede-se esclarecer o que mais pertinente;**

**b) o compartilhamento considera a receita acessória líquida ou bruta?**

*Esclarecimento:*

*a) O entendimento está correto.*

*b) O compartilhamento deverá considerar o valor bruto das receitas.*

### **Questionamento 244**

Ref.: Item I e 13.27xi do Edital e Cláusula 34.4.1. do Contrato

**Questionamento: Considerando que há divergências nos documentos da Licitação no que se refere à integralização inicial do capital social da SPE, notadamente, de um lado, entre a Tabela do Item "I" (Informações do Edital) do Edital e a cláusula 34.4.1 da minuta de Contrato, que indicam integralização de R\$ 137.434.331,00, e, de outro, o item 13.27.xi do Edital, que informa o valor de R\$ 102.376.461,87 de integralização inicial (mesmo valor do edital anterior);**

**Considerando que a data-base adotada pelo edital anterior era janeiro de 2025 e que o edital republicado adota julho de 2025 como data-base;**

**Entende-se que o valor mínimo de integralização do capital social da SPE até a assinatura do Contrato deve ser R\$ 137.434.331,00 (cento e trinta e sete milhões, quatrocentos e trinta e quatro mil,**

trezentos e trinta e um reais); solicitamos confirmação desse entendimento e, caso não proceda, favor informar o valor mínimo a ser considerado e a metodologia/data-base utilizada para o cálculo.

*Esclarecimento: Observar esclarecimento ao Questionamento 195.*

### **Questionamento 245**

Ref.: N/A

**Questionamento: Considerando que a Marinha do Brasil é responsável pela emissão de normas a serem obrigatoriamente atendidas pela futura Concessionária, inclusive no que respeita, por exemplo, à tripulação obrigatória e mínima para cada tipo de embarcação, com a devida certificação exigida para cada uma das funções; Questiona-se:**

**Não foram identificados nos documentos da Licitação referência às normas aplicáveis a esse respeito. Há dimensionamento mínimo da tripulação? Pede-se que sejam indicadas as normas aplicáveis.**

*Esclarecimento: Não há dimensionamento mínimo definido por Contrato. A Concessionária deverá seguir as regulamentações do CTS de cada Embarcação, observando os normativos aplicáveis da Autoridade Marítima.*

### **Questionamento 246**

Ref.: Cláusula 27.1 da Minuta do Contrato e item 2.1.3.1 e seguintes do Anexo 3C (“Encargos Terrestres”)

**Questionamento: É nosso entendimento que, a despeito da Cláusula 27.1 ii, alocar riscos relacionados ao fornecimento de energia elétrica à Concessionária, - incluindo atrasos, intermitência e interfaces com a concessionária de energia na elaboração dos projetos -, alguns custos relacionados a problemas na provisão dessa utilidade pública, sobretudo se crônicos, não podem ser absorvidos pela Concessionária, sendo certo que há exceções abarcadas pelos próprios documentos licitatórios, a teor do item 2.1.3.1 do Anexo 3C, que trata da responsabilidade da concessionária de energia na execução das obras de reforço e adaptação da rede, complementado pelos itens seguintes, que tratam do evento de desequilíbrio para custos não arcados pela concessionária de energia;**

**Nesse sentido, é correto o entendimento de que, na ocorrência de problemas relacionados ao fornecimento de energia, contanto não atribuíveis à Concessionária, a mesma não será penalizada pelo eventual não cumprimento da programação operacional, desde que tenha tomado as demais medidas exigíveis nos termos das obrigações contratuais?**

**Na hipótese em que a intermitência ou irregularidade no fornecimento de energia elétrica por parte das distribuidoras comprovadamente inviabilizar a prestação dos serviços, por fato não imputável à Concessionária ou ao Poder Concedente, nos termos do Contrato de Concessão e da Resolução ANEEL n.º 1000/2021, a Concessionária não estará sujeita a penalidades, tampouco à incidência dos Indicadores de Desempenho, na forma da Cláusula 17.5 do Contrato de Concessão?**

*Esclarecimento: O entendimento está parcialmente correto. Embora a Cláusula 27.1, ii, do Contrato atribua à Concessionária os riscos relacionados ao fornecimento de energia elétrica, incluindo diligências para acesso à rede, o item 2.1.3 do Anexo 3C e a Resolução ANEEL nº 1000/2021 estabelecem que a distribuidora é responsável pelas obras de reforço e adaptação da rede, cabendo reequilíbrio para custos excedentes aos limites regulatórios. Contudo, a existência de geradores e sistemas de contingência previstos nos anexos impõe à Concessionária a obrigação de adotar todas as medidas para assegurar a execução da programação operacional, mitigando impactos decorrentes de intermitência ou falhas no fornecimento. Apenas na hipótese de inviabilidade comprovada, por fato não imputável à Concessionária ou ao Poder Concedente, não incidirão penalidades nem indicadores de desempenho, nos termos da Cláusula 17.5. Recomenda-se olhar o esclarecimento aos Questionamentos 117 e 124.*

## Questionamento 247

Ref.: N/A

**Questionamento:** Considerando que não há nos documentos da Licitação, incluindo no Anexo 20 (“Regulamento da Transição do Sistema de Travessias para a Concessionária”), qualquer obrigação de absorção, pela Concessionária, dos funcionários que atualmente operam as travessias;

Considerando que em projetos de infraestrutura é comum que temas atinentes à transição de pessoal sejam especialmente sensíveis, podendo ocasionar custos e ônus relevantes;

É nosso entendimento que:

a) a Concessionária não tem qualquer obrigação de manter qualquer percentual de funcionários atualmente alocados em qualquer das operações que compõe o Sistema de Travessias, cabendo à nova Concessionária decidir da forma que lhe convier sobre a contratação de funcionários, contanto obedecida a legislação aplicável e os parâmetros da concessão;

b) qualquer acordo porventura existente entre o Poder Concedente e/ou operadores das travessias e os respectivos funcionários não vinculam de qualquer forma a futura Concessionária.

Pede-se confirmar o entendimento e esclarecer o que for pertinente.

*Esclarecimento: O entendimento está correto. A Concessionária tem liberdade para formar sua equipe conforme sua estratégia, respeitando a legislação vigente e os parâmetros da Concessão.*

## Questionamento 248

Ref.: Cláusula 11.6.3.1 do Contrato

**Questionamento:** Considerando que na nova versão dos documentos foi acrescentada a Cláusula 11.6.3 ao Contrato, que trata de eventual contrato de financiamento com o Banco Mundial ou outra instituição financeira a fim de viabilizar o aporte;

Considerando a imprescindibilidade do aporte para viabilizar o projeto; Indaga-se:

a) Já há uma linha de crédito disponibilizada?

b) Caso sobrevenha uma das hipóteses indicadas no item 11.6.3.1, de que maneira será garantido e viabilizado o pagamento do aporte?

*Esclarecimento: Em resposta ao item (a), as negociações para a contratação da referida linha de financiamento junto a organismo financeiro internacional (Cláusula 11.6.3) encontram-se em estágio avançado, já havendo aprovação expressa para a operação por parte dos órgãos competentes.*

*Em resposta ao item (b), o pagamento do APORTE PÚBLICO é uma obrigação contratual primária do Poder Concedente, cujo mecanismo de pagamento está previsto nas Cláusulas 11.1 e 11.6.2. A Cláusula 11.6.3 é de natureza informativa sobre a origem dos recursos, não alterando a obrigação de pagamento, observando-se que a materialização da hipótese prevista na alínea (i), contudo, pode levar à anulação do contrato.*

São Paulo, na data da assinatura digital.

**RENATA GONZALEZ**

Presidente da Comissão de Contratação

**BRUNO MORENO MARTIN**

Membro da Comissão de Contratação

**FILIFE BATISTA SENA**

Membro da Comissão de Contratação

**CAMILA MODESTO**

Suplente da Comissão de Contratação



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Moreno Martin, Coordenador**, em 28/10/2025, às 17:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no [Decreto Estadual nº 67.641, de 10 de abril de 2023](#).



Documento assinado eletronicamente por **Filipe Batista Sena, Coordenador**, em 28/10/2025, às 17:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no [Decreto Estadual nº 67.641, de 10 de abril de 2023](#).



Documento assinado eletronicamente por **Camila Donato Garrido Modesto, Assistente**, em 28/10/2025, às 17:38, 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 Técnica III**, em 28/10/2025, às 18:24, 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](https://sei.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **0087302279** e o código CRC **8F5F7491**.