



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

ATA

Nº do Processo: 378.00000011/2025-41

Interessado: SPI/PPP/ARTESP

Assunto: Concorrência Internacional nº 010/2025 - Rota Mogiana

**2ª ATA DE ESCLARECIMENTOS REFERENTES À CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº
010/2025**

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

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

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

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

124º Questionamento:

O item 10.1(i) do Edital prevê que o Envelope A - Documentos de Credenciamento deverá conter Carta de Credenciamento ou procuração, conforme o Anexo 18 - Modelos de Documentos. Além disso, o item 10.1(iv) estabelece que, no caso de representação por procurador, a Licitante deve apresentar instrumento de procuração que comprove a outorga de poderes para praticar todos os atos referentes ao certame.

Todavia, o referido Anexo 18 contém somente modelo para a Carta de Credenciamento, mas não para procuração. Dessa forma, entende-se que as Licitantes poderão optar livremente pelo uso da

Carta de Credenciamento (conforme o modelo previsto no Anexo 18) ou pelo uso da procuração, não havendo modelo específico a ser seguido no último caso.

Está correto esse entendimento? Ressalta-se que esse entendimento foi referendado durante a licitação do Lote Rodoviário Rota Sorocabana (Questionamento nº 264).

Ref.: Item 10.1 (i), 10.1 (iv) do Anexo 18 – Modelos de Documentos.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

125º Questionamento:

O Item 11.10.1 do Edital prevê que, caso a Garantia da Proposta apresentada na modalidade de seguro-garantia contemple qualquer cláusula incompatível com as disposições do Edital, a licitante deverá apresentar declaração, subscrita pela seguradora, informando a inaplicabilidade de tais cláusulas à licitação e a validade do seguro-garantia a todas as hipóteses previstas no Edital.

Entende-se que essa declaração será dispensada no caso de tais informações constarem das Condições Particulares da Apólice de Seguro. Esse entendimento está correto?

Ressalta-se que tal entendimento foi referendado durante a licitação do Lote Rodoviário Rota Sorocabana (Questionamento nº 385).

Ref.: Item 11.10.1 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

126º Questionamento:

O item 13.19.1(ii) do Edital prevê que, na hipótese da comprovação da qualificação técnica da licitante ocorrer por meio de atestados em nome de empresa controlada, controladora, coligada e/ou empresas sob controle comum da licitante, a relação entre a licitante e a empresa detentora dos atestados deverá ser comprovada mediante a apresentação de, dentre outros documentos, documentos societários que embasam as relações societárias indicadas no organograma do grupo econômico da licitante.

Entende-se que, nessa hipótese, caso o referido vínculo entre as companhias seja comprovado por meio de livros societários, apenas deverão ser apresentadas as páginas desse documento que efetivamente comprovem o vínculo entre a licitante e a empresa detentora dos atestados, estando as licitantes dispensadas de apresentarem a íntegra dos respectivos livros societários.

Está correto esse entendimento? Ressalta-se que tal entendimento foi referendado durante as licitações do Lote Rodoviário Paranapanema (Questionamento nº 147) e Lote Rodoviário Litoral Paulista (Questionamento nº 317).

Ref.: Item 13.19.1 (ii) do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto, observando-se que deverá ser apresentada cópia da página do Termo de Abertura e, se houver, do Termo de Encerramento do livro, bem como prova de que o livro foi regularmente registrado na Junta Comercial competente. Caso a participação acionária tenha sido alterada em múltiplos atos, deve-se juntar a cadeia de atos que leva até a

situação atual.

127º Questionamento:

O item 13.19 do Edital prevê que a qualificação técnica a que se refere o item 13.17 poderá ser comprovada mediante apresentação de certidão(ões) e/ou atestados(s) de aptidão, em nome de empresa Controlada, Controladora, Coligada ou sob o mesmo controle comum da Licitante.

Entende-se que, na hipótese do item 13.19 do Edital, serão admitidos quaisquer documentos aptos a comprovar as relações societárias entre a Proponente e a empresa detentora do documento, como, por exemplo, a apresentação do Balanço Patrimonial e Demonstrações Financeiras, juntamente com o organograma do Grupo Econômico, dispensando-se a apresentação de livros de registro de ações. Está correto esse entendimento?

Ref.: Item 13.17 e 13.19 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento não está correto. Os documentos aptos a comprovar a relação entre a LICITANTE e a empresa detentora dos documentos de experiência exigidos no item 13.19 são aqueles previstos no item 13.19.1, incisos i e ii. Assim, além da apresentação do organograma, é necessária a juntada documentos societários que fundamentem a relação societária indicada.

128º Questionamento:

O item 14.53 do Edital afirma que a Comissão de Contratação irá consultar os seguintes cadastros com relação à licitante detentora da melhor proposta de preço: (i) Cadastro Nacional de Empresas Punidas (CNEP); (ii) Cadastro Nacional de Empresas Inidôneas e Suspensas (CEIS); (iii) Cadastro Nacional de Condenações Cíveis por Atos de Improbidade Administrativa e Inelegibilidade (CNIA); (iv) Cadastro Estadual de Empresas Punidas (CEEP).

O item 13.19.1.1 também prevê que, na hipótese de apresentação de qualificação técnica em nome de empresa controlada, controladora, coligada, sob controle comum da licitante, direta ou indiretamente, ou de empresa matriz estrangeira de filial brasileira, deverão ser realizadas as consultas aos referidos cadastros em nome da empresa detentora do atestado.

Dessa forma, entende-se que, em ambas as hipóteses, ou seja, na consulta em nome da licitante ou em nome de empresa detentora do atestado técnico a que se refere o item 13.19, a consulta aos referidos cadastros do item 14.53 será realizada pela Comissão de Contratação, não sendo exigida a apresentação de qualquer documentação relacionada aos mencionados cadastros. Está correto esse entendimento?

Ressalta-se que tal entendimento foi referendado durante a licitação do Lote Rodoviário Rota Sorocabana (Questionamento nº 386).

Ref.: Item 13.19.1.1 e 14.53 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

129º Questionamento:

O Item 13.19.1.1 do Edital afirma que, na hipótese do item 13.19, de comprovação de experiência técnica em nome de empresa controlada, controladora, coligada ou sob controle comum da licitante, deverão ser realizadas as consultas nos cadastros indicados no item 14.39 em nome da

empresa detentora do respectivo atestado técnico.

Contudo, o Item 14.39 não trata dos cadastros a serem consultados pela Comissão de Contratação, mas da verificação e classificação das propostas de preço durante a Sessão Pública de Abertura das últimas. Dessa forma, entende-se que, no item 13.19.1.1, onde se lê "item 14.39" deve se ler "item 14.53", item esse que trata da consulta aos referidos cadastros. Está correto o entendimento?

Ref.: Item 13.19.1.1, 14.39 e 14.53 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

130º Questionamento:

O Item 13.27 do Edital prevê uma série de declarações que devem ser apresentadas pela Licitante em papel timbrado e subscritas pelo respectivo representante legal.

Nesse sentido, entende-se que todo e qualquer documento ou declaração exigidos pelo Edital, quando devam ser assinados, poderão sê-los tanto por Representante Legal da Licitante, conforme definido em seu contrato ou estatuto social, quanto por seus Representantes Credenciados. Está correto esse entendimento?

Ressalta-se que tal entendimento foi referendado durante a licitação do Lote Rodoviário Rota Sorocabana (Questionamentos nº 126).

Ref.: Item 13.27 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

131º Questionamento:

O item 13.5.1(b) do Edital prevê que não será exigida a publicação dos documentos que comprovem a autorização da Licitante para participar da licitação, bastando apenas a apresentação de documento que comprove a realização do ato societário exigido para a autorização, caso exigido no ato constitutivo da Licitante.

Nesse sentido, entendemos que também não será exigida a apresentação da versão arquivada na Junta Comercial do ato que autorizar a participação na Licitação, para fins de atendimento ao disposto no Item 13.5.1(b). Caso contrário, a autorização societária da Companhia, para fins de participação na licitação, tornar-se-á pública antes da data prevista para a entrega dos envelopes. Está correto esse entendimento?

Ressalta-se que tal entendimento foi referendado durante a licitação do Lote Rodoviário Rota Sorocabana (Questionamento nº 116).

Ref.: Item 13.5.1 (b) do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

132º Questionamento:

O item 13.7 do Edital afirma que as Licitantes, assim como cada participante de Consórcio, deverão apresentar organograma indicativo de sua estrutura de controle. Haja visto que não há, no Edital, previsão nesse sentido, entende-se que o referido organograma previsto no item 13.7 não deverá ser assinado por Representante Legal ou Representante Credenciado da Licitante. Está correto esse entendimento?

Ressalta-se que tal entendimento foi referendado durante a licitação do Lote Rodoviário Rota Sorocabana (Questionamento nº 270).

Ref.: Item 13.7 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

133º Questionamento:

O item 14.35 do Edital afirma que os documentos exigidos no certame poderão ser apresentado sob forma de cópia simples, acompanhada de declaração de autenticidade por advogado, sob sua responsabilidade pessoal.

Nesse sentido, entende-se que o advogado que atestará a autenticidade dos documentos poderá ser qualquer profissional habilitado pela Ordem dos Advogados do Brasil, sem necessidade de procuração com poderes específicos para tanto ou de qualquer relação empregatícia com a Licitante. Está correto o entendimento?

Ressalta-se que tal entendimento foi referendado durante a licitação do Lote Rodoviário Rota Sorocabana (Questionamento nº 383).

Ref.: Item 14.35 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto, observando-se que o licitante deve comprovar que o advogado é seu representante legal com poderes para praticar atos referentes ao certame.

134º Questionamento:

O item 14.35.2 do Edital afirma que excetuam-se da regra prevista no item 14.5.1 os documentos obtidos pela Internet, que podem ser apresentados sem qualquer autenticação.

Contudo, não há Item 14.5.1 no Edital. Dessa forma, entende-se que, no item 14.35.2, onde se lê "item 14.5.1" deve se ler "item 14.35", item esse que trata da apresentação dos documentos sob forma original, cópia autenticada ou cópia simples. Está correto o entendimento?

Ref.: Item 14.35.2, 14.5.1 e 14.35 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

135º Questionamento:

O item 14.35 do Edital afirma que os documentos apresentados pelas Licitantes deverão ser apresentados em sua forma original, sob forma de cópia autenticada ou por cópia simples acompanhada do original ou de declaração de autenticidade por advogado.

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

Entende-se que as certidões de inteiro teor emitidas pelas Juntas Comerciais brasileiras, as quais demonstram o registro e o conteúdo dos documentos societários exigidos pelo Edital, estão inseridas na referida exceção do item 14.35.2 do Edital. Está correto esse entendimento?

Ressalta-se que tal entendimento foi referendado durante a licitação do Lote Rodoviário Rota Sorocabana (Questionamento nº 261).

Ref.: Item 14.35 e 14.35.2 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

136º Questionamento:

Considerando que: (i) a maioria dos Diários Oficiais dispõe de versões digitais assinadas eletronicamente e passíveis de verificação de autenticidade; e (ii) que o item 14.35.3 do Edital dispõe que os documentos apresentados na licitação poderão ser assinados eletronicamente, desde que mediante certificado digital, entende-se que as Licitantes poderão apresentar cópias eletrônicas de publicações de Diários Oficiais. Está correto o entendimento?

Ref.: Item 14.35.3 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

137º Questionamento:

O item 14.35.3 do Edital prevê os documentos da licitação poderão ser assinados eletronicamente, desde que mediante certificado digital.

Nesse sentido, entende-se que a verificação da autoria, da autenticidade e da integridade de tais documentos podem ser feitas por qualquer meio lícito, mas sem se limitar à validação ótica (QR Code), validação por meio de endereços de e-mail ou endereços IP dos signatários, ou, ainda, validação por meio de identificação que exija a utilização de usuário e senha. Está correto esse entendimento?

Ref.: Item 14.35.3 do Edital.

RESPOSTA: Faz-se necessário observar o disposto no art. 12, § 2º, da Lei Federal nº 14.133/2021, no art. 10, § 1º, da Medida Provisória nº 2.200-2/2001 e no art. 7º do Decreto nº 67.641/2023, de modo que se admitem diversas modalidades, desde que o certificado digital seja emitido no âmbito da Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil).

138º Questionamento:

Com base no conteúdo do Edital e do Anexo 18 - Modelos de Documentos, entende-se que os Termos de Abertura e Encerramento dos Envelopes A, B, C e D: (i) não deverão seguir qualquer modelo, uma vez que o referenciado Anexo 18 não contém modelos desses dois documentos; e

(ii) não deverão ser assinados pelos Representantes Legais ou Representantes Credenciados das licitantes. Estão corretos esses entendimentos?

Ressalta-se que tais entendimentos foram referendados durante a licitação do Lote Rodoviário Rota Sorocabana (Questionamento nº 259).

Ref.: Anexo 18 – Modelo de Documentos.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

139º Questionamento:

De acordo com a tabela constante do Item I - Informações do Edital, o valor da Garantia da Proposta é de R\$ 93.753.393,11 (noventa e três milhões, setecentos e cinquenta e três mil, trezentos e noventa e três reais e onze centavos).

Considerando essa previsão, entende-se que este é um valor fixo, não se aplicando sobre ele nenhuma correção monetária, ainda que proporcional até a Data de Entrega dos Envelopes. Está correto esse entendimento?

Ressalta-se que tal entendimento foi referendado durante a licitação do Lote Rodoviário Rota Sorocabana (Questionamento nº 266).

Ref.: Item I – Informações do Edital.

RESPOSTA: observar esclarecimento nº 17.

140º Questionamento:

O item 17.5 contém as condições prévias à assinatura do Contrato de Concessão. Não há referência ao dever de a Adjudicatária ou de a Sociedade de Propósito Específico comprovarem pagamento ao International Finance Corporation (IFC), a título de ressarcimento dos estudos ou similares. Desta forma, entende-se que a Adjudicatária ou a Sociedade de Propósito Específico não estão obrigadas a realizarem nenhum pagamento ao IFC a esse título. Está correto o entendimento?

Ref.: Item 17.5 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

141º Questionamento:

De acordo com a definição do Anexo 16 - Glossário, os Representantes Credenciados são aqueles autorizados a representar as Licitantes em todos os documentos e atos relacionados à Licitação. Nesse mesmo sentido, o item 10.2 do Edital afirma que cada Licitante poderá ter até dois Representantes Credenciados.

Por fim, o Modelo de Carta de Credenciamento constante do Anexo 18 do Edital - Modelos de Documentos, aponta que a Licitante deverá indicar se os Representantes Credenciados terão poderes para representar a Licitante isoladamente ou se deverão atuar sempre em conjunto.

Dessa forma, entende-se que é suficiente que apenas um dos Representantes Credenciados assine os documentos e declarações exigidos pelo Edital em nome da Licitante, bastando, para tanto, que a Licitante indique na Carta de Credenciamento, nos moldes do Anexo 18, que os Representantes Credenciados têm poderes para atuar isoladamente.

Está correto o entendimento? Ressalta-se que tal entendimento foi referendado durante a licitação do Lote Rodoviário Rota Sorocabana (Questionamento nº 113 e 114).

Ref.: Item 10.2 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

142º Questionamento:

De acordo com o item 18.2.2.1 do Edital, a Adjudicatária poderá constituir Sociedade de Propósito Específico (SPE), que será sua subsidiária integral, com o objetivo de ser a única controladora da SPE a ser contratada.

Ademais, de acordo com o item 18.4 do Edital, na hipótese de participação na Concorrência em consórcio, é admitida a constituição de mais de uma sociedade intermediária entre a Concessionária e as consorciadas.

Nesse sentido, entende-se que, caso a Adjudicatária seja licitante individual, também será admitida, nos moldes do item 18.4 do Edital, a interposição de mais de uma sociedade intermediária entre a adjudicatária e a Concessionária, desde que a subsidiária seja detida apenas pela Adjudicatária e/ou por suas subsidiárias integrais, assim como no caso de licitante em consórcio. Está correto esse entendimento?

Ref.: Item 18.2.2.1 e 18.4 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto. Para LICITANTE individual, autorização equivalente à prevista no item 18.4 do EDITAL encontra-se disciplinada no item 18.2.2.2, observadas as condições ali estabelecidas.

143º Questionamento:

O Item 9.4.2 do Edital estabelece que, salvo nos casos de documentos que não sejam passíveis de renovação periódica, quando cabível, os documentos que não tiverem prazo definido em seu próprio corpo, em lei ou no Edital, serão considerados válidos se expedidos com até 180 dias de antecedência à Data de Entrega dos Envelopes.

Entende-se, contudo, que essa exigência não se aplica às certidões e/ou atestados de aptidão técnica referentes ao item 13.17 do Edital. Isso porque, mesmo que uma certidão ou atestado tenha sido emitido por entidade pública ou privada há mais de 180 dias, sua finalidade é comprovar a aptidão técnica da Proponente em determinado projeto. Portanto, o fato de a certidão ou atestado ter sido emitido há mais de 180 dias da data de entrega dos Documentos de Qualificação não pode ser interpretado como ausência de capacidade técnica da Proponente.

Está correto o entendimento?

Ref.: Item 9.4.2 e 13.17 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

144º Questionamento:

Nos termos do item 14.12 do Edital, é dispensada o reconhecimento de firma dos signatários dos documentos exigidos na licitação. O Item 14.35 também dispensa a autenticação dos documentos exigidos pelas Licitantes, sendo possível apresentar cópias simples destes acompanhadas de declarações de autenticidade firmadas por advogados.

Portanto, entende-se que (i) é permitida a apresentação de cópias simples de todos os documentos que comporão os Envelopes, sem a necessidade de autenticação em cartório ou de desmaterialização por Tabelião de Notas ou Oficial de Registro Civil, contanto que as Licitantes apresentem declaração de autenticidade firmada por advogado, e (ii) os atestados destinados para fins de qualificação técnica não precisam de firma reconhecida.

Esse entendimento está em linha o art. 3º, I, da Lei nº 13.726/2018 que expressamente dispensa o reconhecimento de firma na relação dos órgãos e entidades dos Poderes da União, Estados, Distrito Federal e Municípios com o cidadão, assim como o art. 12, V, da Lei nº 14.133/2021, que prevê que o reconhecimento de firma somente será exigido quando houver dúvida de autenticidade? Está correto o entendimento?

Ref.: Item 14.12 e 14.35 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto. O item 14.12 deixa claro que, ressalvadas as hipóteses previstas no item 9.12, relativas às licitantes estrangeiras, fica dispensado o reconhecimento de firma dos signatários dos documentos exigidos na LICITAÇÃO.

145º Questionamento:

O item 11.6 do Edital prevê as hipóteses de execução da Garantia da Proposta. O item 11.6.3 prevê o acionamento da Garantia da Proposta caso a Adjudicatária deixe de cumprir as condições ou de apresentar os documentos exigíveis para a contratação nos prazos previstos. Entende-se que as referidas obrigações prévias à celebração do Contrato de Concessão são apenas aquelas listadas no item 17.5 do Edital. Está correto o entendimento?

Ref.: Item 11.6 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

146º Questionamento:

Os Itens 12.1 e 12.5 do Edital estabelecem que o volume da Proposta Econômica Escrita deverá conter a Proposta de Preço conforme o modelo constante do item 3 do Anexo 18 - Modelos de Documentos.

Contudo, verifica-se que não há disposição sobre a necessidade de apresentação de qualquer documento elaborado por assessores financeiros ou, ainda, a apresentação de declaração elaborada por auditor independente sobre a análise de viabilidade da proposta apresentada. Assim, entende-se que não há a necessidade de as Proponentes apresentarem nenhum documento adicional além do previsto nos itens 12.1 e 12.5 no volume da Proposta Econômica

Escrita. Está correto o entendimento?

Ref.: Item 12.1 e 12.5 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

147º Questionamento:

O item 11.10 do Edital prevê que, além das condições previstas no item 11.1, a Garantia da Proposta apresentada na modalidade seguro-garantia deverá abranger determinadas disposições adicionais, listadas nos subitens subsequentes. O subitem 11.10.(viii), por sua vez, prevê que a Garantia da Proposta deverá "observar as exigências constantes do Anexo 18 e no Manual de Procedimentos da B3".

Ocorre que o Anexo 18 - Modelo de Documentos, não contém nenhum modelo ou disposição adicional aplicável à Garantia da Proposta apresentada na modalidade seguro-garantia.

Entende-se, portanto, que se trata de um erro material do Edital e que o subitem 11.10.(viii) deve ser lido apenas como "observar as exigências constantes no Manual de Procedimentos da B3".

Além disso, a alínea (a) deste mesmo subitem prevê que "não será considerada inobservância ao Anexo 18 caso as disposições previstas no modelo constante do Anexo 18 sejam reproduzidas apenas nas condições particulares ou especiais da apólice". Como não há nenhum modelo ou informação sobre o seguro-garantia no Anexo 18, entende-se que essa previsão no Edital também se trata de um erro material e deve ser desconsiderada pelas Licitantes. Está correto o entendimento?

Ref.: Item 11.10 (viii) e 10.10 (viii) (a) do Edital e Anexo 18.

RESPOSTA: O entendimento está correto. Para além das exigências constantes do Edital, os licitantes deverão observar as diretrizes constantes do Manual de Procedimentos da B3 aplicáveis à modalidade de seguro-garantia.

148º Questionamento:

O item 14.35 do Edital prevê que os documentos poderão ser apresentados por cópia simples, acompanhados de declaração de autenticidade por advogado, sob sua responsabilidade pessoal. O Modelo 26 do Anexo 18 contém o "modelo de declaração de autenticidade firmada por advogado". Todavia, a redação deste modelo dispõe que "as cópias dos documentos que compõem a garantia da proposta, a proposta de preço e os documentos de habilitação são autênticos e condizem com sua versão original".

Entende-se, contudo, que apesar de a redação do modelo fazer referência apenas aos documentos que compõem o Envelope B - Garantia da Proposta, o Envelope C - Proposta de Preço e o Envelope D - Condições de Habilitação, a declaração de autenticidade por advogado também poderá ser utilizada no Envelope A - Credenciamento.

Caso contrário, a Licitante não poderá adotar a alternativa da declaração de autenticidade por advogado para os documentos do Envelope A, o que torna a disposição contraditória com o art. 12, IV, da Lei 14.133/2021.

Está correto o entendimento?

Ref.: Item 14.35 do Edital e Anexo 18.

RESPOSTA: O entendimento está correto, o Modelo 26 do Anexo 18 também poderá ser utilizado para subsidiar a autenticidade dos documentos constantes do Envelope A.

149º Questionamento:

O item 11.9 do Edital prevê que a Licitante que optar por apresentar Garantia da Proposta na modalidade de seguro-garantia deverá incluir no Envelope B (i) a apólice de seguro-garantia, (ii) certidão de apontamentos, (iii) certidão de licenciamento e (iv) certidão de administradores.

Como o Edital é silente quanto à comprovação dos poderes do signatário da apólice de seguro-garantia, entende-se que está dispensada a apresentação dos documentos da Seguradora, como, por exemplo, seus atos societários (estatuto social, ata de eleição de administradores, termos de posse, procuração etc.). Afinal, a certidão de administradores já serviria para comprovar os poderes dos signatários da Apólice.

Está correto o entendimento?

Ref.: Item 11.9 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

150º Questionamento:

Nos termos do Item 13.5 do Edital, as Licitantes devem apresentar (i) ato constitutivo, estatuto ou contrato social consolidado em vigor (13.5.1) e (ii) prova de eleição dos administradores da Licitante em exercício (13.5.2), ambos no Envelope D - Condições de Habilitação.

Por sua vez, o Item 10.1(ii) do Edital indica que a outorga de poderes de representação, no Envelope A - Documentos de Credenciamento, deve ser realizada mediante a apresentação de (i) contrato ou estatuto social em vigor (alíneas 'a' e 'b'), (ii) ata de reunião do conselho de administração que elegeu a diretoria em exercício (alínea 'b.2') e (iii) ata de assembleia de sócios de eleição do conselho de administração que elegeu a diretoria em exercício (alínea 'b.2').

A interpretação literal de tais previsões conduziria à conclusão de que os documentos societários (ato constitutivo, estatuto/contrato social e prova de eleição dos administradores) deveriam ser anexados em dois envelopes distintos, o que não faz sentido em face da necessidade de simplificar as formas a fim de conferir maior eficiência ao certame. Afinal, a Comissão de Contratação já terá avaliado os documentos societários da Licitante ao analisar o Envelope A, tornando-se ineficiente a reanálise dos mesmos documentos após a abertura do Envelope D.

Assim, entende-se que prevaleceria a regra específica do Item 10.1(ii), de modo que os documentos societários da Licitante devem constar apenas do Envelope A, a fim de evitar duplicidade e contradição interna do instrumento. Está correto o entendimento?

Em caso negativo, caso de entenda necessário apresentar os documentos societários, tanto no Envelope A quanto no Envelope D, entende-se que, no Envelope D, seria suficiente apresentar uma declaração com remissão expressa aos documentos inseridos no Envelope A, mediante uma carta de referência cruzada. Está correto o entendimento?

Ref.: Item 10.1 (ii), 13.5.1 e 13.5.2 do Edital.

RESPOSTA: O entendimento está correto, caso os documentos exigidos para efeitos do Envelope D já constem do Envelope A, não será necessária a juntada de referidos documentos no Envelope D. Não obstante, lembramos que é dever dos licitantes juntar todos os documentos exigidos no Edital, sob pena de desclassificação e/ou inabilitação, conforme o caso.

151º Questionamento:

Os Itens 11.9 a 11.11 do Edital dispõem sobre os requisitos aplicáveis à Garantia da Proposta apresentada pelas Licitantes na modalidade de seguro-garantia. Nenhum destes requisitos, contudo, trata especificamente sobre a possibilidade ou vedação de a seguradora incluir disposição relacionada à expectativa de sinistro na apólice de seguro-garantia.

Dessa forma, em vista da ausência de tratamento do tema no Edital, entende-se que as apólices apresentadas pelas Licitantes poderão conter disposições sobre expectativa de sinistro, em observância à Circular 662/2022 da SUSEP. O entendimento está correto?

Ref.: Item 11.9 do Edital.

RESPOSTA: As apólices poderão conter previsão sobre expectativa de sinistro, observando-se que a não comunicação da expectativa à seguradora somente gerará perda de direito do segurado na hipótese prevista no art. 17, §2º da Circular SUSEP nº 662/2022.

152º Questionamento:

A cláusula 24.3 da minuta do Contrato de Concessão prevê que a Concessionária poderá executar os Investimentos Contingentes, de forma individual ou conjunta, caso acordado entre as partes.

Dessa forma, naturalmente, entende-se que a Concessionária não será, em nenhuma hipótese, compelida a realizar os Investimentos Contingentes. Está correto esse entendimento?

Ressalta-se que tal entendimento foi referendado na licitação do Lote Rodoviário Rota Sorocabana (Questionamento nº 457).

Ref.: Cláusula 24.3 do Contrato de Concessão.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

153º Questionamento:

A cláusula 18.3.2.1 da minuta do Contrato de Concessão afirma que os colaboradores da Concessionária que atuarem com tratamento de dados pessoais deverão firmar termos de confidencialidade, sigilo e uso.

Nesse caso, entende-se que cláusulas de confidencialidade presentes nos contratos de trabalho da futura Concessionária com seus colaboradores suprem essa obrigação. O entendimento está correto?

Ressalta-se que tal entendimento foi referendado na licitação do Lote Rodoviário Rota Sorocabana (Questionamento nº 398).

Ref.: Cláusula 18.3.2.1 do Contrato de Concessão.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

154º Questionamento:

A cláusula 12.14 afirma que permanecem como propriedade da parte que elaborou todos os direitos de propriedade intelectual relacionados à infraestrutura rodoviária e exploração do serviço público de transporte.

Contudo, não é objeto da concessão a prestação de serviços públicos de transporte. Assim, entende-se que, na leitura da referida cláusula, não deve ser considerada a propriedade dos direitos de propriedade intelectual relacionados à exploração do serviço público de transporte, mas somente o da exploração do serviço público da exploração do sistema rodoviário denominado "Lote Rota Mogiana". Esse entendimento está correto?

Ressalta-se que tal entendimento foi referendado na licitação do Lote Rodoviário Rota Sorocabana (Questionamento nº 390).

Ref.: Cláusula 12.14 do Contrato de Concessão.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

155º Questionamento:

A Cláusula 19.1(xxi) da Minuta do Contrato de Concessão aloca à Concessionária riscos relacionados a invasões, roubos, furtos, destruição, perdas ou avarias nos locais de obras ou em seus ativos, incluindo os Pórticos, exceto quando provocados pelo Poder Concedente ou pela ARTESP ou esteja relacionada a risco assumido pelo Poder Concedente.

Entende-se que tal responsabilidade não abrange a assunção, pela Concessionária, de qualquer atividade relacionada ao exercício do poder de polícia, não se podendo exigir da Concessionária, com base na referida Cláusula ou em qualquer outra disposição contratual, qualquer atuação que demande ou pressuponha o exercício de competências coercitivas ou exclusivas do Poder Público. Está correto esse entendimento?

Ressalta-se que esse entendimento foi referendado na licitação do Lote Rodoviário Paranapanema (Questionamento nº 52).

Ref.: Cláusula 19.1 (xxi) do Contrato de Concessão.

RESPOSTA: Observar a resposta ao pedido de esclarecimento nº 35.

156º Questionamento:

A Cláusula 6.5 da minuta do Contrato de Concessão, ao tratar do cenário de rescisão contratual, afirma que a parte interessada na extinção antecipada do contrato por eventual materialização das

hipóteses previstas na cláusula 6.4 deverá, em 30 dias após a materialização do dito evento, enviar notificação à outra parte, indicando sua intenção em extinguir o contrato antecipadamente.

Considerando que a rescisão é um cenário extremo e que já se configura contexto que impõe a extinção contratual antecipada, entende-se que o prazo de 30 dias previsto na cláusula 6.5 da minuta do Contrato de Concessão é um prazo limite, e, portanto, a notificação disposta na cláusula pode ser enviada antes de tal limite ser atingido. Está correto esse entendimento?

Ressalta-se que esse entendimento foi referendado na licitação do Lote Rodoviário Paranapanema (Questionamento nº 124).

Ref.: Cláusula 6.4 e 6.5 do Contrato de Concessão.

RESPOSTA: O entendimento está correto. O prazo deve ser contado da materialização do evento que permite a extinção antecipada.

157º Questionamento:

A Cláusula 16.1(xxix) afirma que é obrigação da Concessionária reparar quaisquer danos causados em vias de comunicação, tubulação de água, esgotos, redes de eletricidade, gás, telecomunicações e respectivos equipamentos, bem como em quaisquer bens de terceiros, e quaisquer outras Interferências, em decorrência da execução de serviços de sua responsabilidade.

Aponta também que nas hipóteses em que os danos sejam causados por culpa ou dolo da ARTESP ou do Poder Concedente, ou decorram de fatores de risco ou responsabilidade destes, a Concessionária poderá solicitar o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em razão dos custos associados a tal reparação.

Entende-se que a obrigação referenciada da Concessionária será diretamente relacionada aos danos diretamente causados por ela em razão da execução das Atividades ou por terceiros subcontratados, não abrangendo a responsabilidade de prejuízos causados por terceiros e/ou causados pelas condutas culposas e dolosas das respectivas concessionárias de serviços público, responsáveis pelas tubulações e equipamentos. Está correto esse entendimento?

Ressalta-se que tal entendimento foi referendado nas licitações do Lote Rodoviário Paranapanema (Questionamento nº 145) e Lote Rodoviário Nova Raposo (Questionamento nº 172).

Ref.: Cláusula 16.1 (xxix) do Contrato de Concessão.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

158º Questionamento:

A Cláusula 6.4(ii) afirma que o contrato poderá ser extinto antecipadamente por iniciativa de qualquer das partes em caso de verificação, no 24º mês contado da assinatura do Termo de Transferência Inicial, da inviabilidade da contratação do(s) financiamento(s) pela Concessionária, nos casos em que seja(m) necessário(s) para a viabilidade da Concessão.

Nesse sentido, sabe-se que a estrutura de garantias é elemento essencial para a viabilidade de uma PPP. Quando o projeto depende de pagamentos do Estado, torna-se indispensável que o

próprio Estado ofereça garantias capazes de tornar esse compromisso de longo prazo aceitável tanto para investidores quanto para financiadores.

Assim, é possível que um projeto de PPP seja considerado inviável não por questões relacionadas à concessionária ou à proposta apresentada na licitação, mas porque o mercado financeiro avaliou que as garantias disponibilizadas pelo Estado não são adequadas, líquidas ou suficientes para assegurar o fluxo de pagamentos previsto.

Dessa forma, entendemos que, caso a Concessionária não obtenha financiamento de longo prazo por motivos que não lhe sejam atribuíveis, como insuficiência das garantias ofertadas ou quaisquer outros fatores vinculados às garantias ou ao próprio Contrato de Concessão, ela não poderá ser penalizada pelo Poder Concedente.

Isso inclui, sem se limitar, penalidades relacionadas à não execução de investimentos, uma vez que tais investimentos dependem diretamente dos recursos financiados. Está correto esse entendimento?

Ressalta-se que esse entendimento foi referendado na licitação do Lote Rodoviário Paranapanema (Questionamento nº 191).

Ref.: Cláusula 6.4 (ii) do Contrato de Concessão.

RESPOSTA: O entendimento não está correto. A concessão rodoviária do Lote Rota Mogiana caracteriza-se como concessão comum, regida pela Lei Federal nº 8.987/1995 e pela Lei Estadual nº 7.835/1992, razão pela qual o esclarecimento apresentado não guarda pertinência com o projeto.

159º Questionamento:

A Cláusula 33.10 da minuta do Contrato de Concessão prevê, em suma, que a Concessionária poderá prestar garantias decorrentes do Contrato de Concessão aos seus financiadores, desde que a operação do financiamento esteja relacionada com a concessão e não comprometa a continuidade e adequação dos serviços prestados. Por sua vez, a cláusula 33.10.1 prevê que a Concessionária poderá, após anuência prévia da ARTESP, oferecer os direitos creditórios detidos perante o Poder Concedente e a ARTESP em garantia dos financiamentos, operações de crédito e similares.

Nesse sentido, entende-se que, nessa situação:

(i) Os financiadores, como cessionários dos direitos creditórios ou decorrentes da concessão, poderão entender que o descumprimento pelo Poder Concedente da obrigação de pagar os créditos cedidos — resultando em inadimplemento do financiamento — lhes confere um crédito direto contra o Estado de São Paulo;

(ii) Em caso de não pagamento dos créditos cedidos que gere default no financiamento, os financiadores poderão acionar diretamente o Estado de São Paulo, tanto por meios extrajudiciais quanto judiciais; e

(iii) Na hipótese do item (ii), os financiadores poderão adotar todas as medidas legais e administrativas cabíveis, incluindo, a título exemplificativo, a inscrição do Poder Concedente em seus cadastros internos restritivos e em cadastros públicos ou privados de inadimplentes.

Os entendimentos acima estão corretos?

Ressalta-se que tais entendimentos foram referendados na licitação do Lote Rodoviário Paranapanema (Questionamento nº 192).

Ref.: Cláusula 33.10 do Contrato de Concessão.

RESPOSTA: O entendimento não está correto. A concessão rodoviária do Lote Rota Mogiana caracteriza-se como concessão comum, regida pela Lei Federal nº 8.987/1995 e pela Lei Estadual nº 7.835/1992, razão pela qual o esclarecimento apresentado não guarda pertinência com o projeto.

160º Questionamento:

Ao abordar o compartilhamento do risco de demanda, a Cláusula 19.3 da minuta do Contrato de Concessão afirma que o risco de não realização ou superação da Demanda Estimada será compartilhado entre o Poder Concedente e a Concessionária até o ano 20 da Concessão.

Todavia, o item 1.17.3 do Anexo 22 - Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda aponta que o Ajuste de Demanda referente ao último ano de Contrato (ou seja, ao ano 30) deverá ser recomposto em até três meses do encerramento do Contrato.

Dessa forma, entende-se que, a despeito do indicado na Cláusula 19.3 do Contrato de Concessão, o compartilhamento do risco de demanda ocorrerá até o último ano de Contrato. Está correto esse entendimento?

Ref.: Cláusula 19.3 do Contrato de Concessão e Anexo 22 – Compartilhamento de Risco de Demanda.

RESPOSTA: O entendimento não está correto. O mecanismo de demanda é válido até o 20º ano da concessão.

161º Questionamento:

A Cláusula 11.6.1 da minuta do Contrato de Concessão afirma que os Negócios Públicos poderão ser propostos por iniciativa do Poder Concedente ou da Concessionária e dependerão de consenso entre as partes.

Desse modo, entende-se que da mesma forma em que a ARTESP será a responsável por aprovar a exploração de Receitas Acessórias, conforme indicado na cláusula 11.3, o Poder Concedente será responsável por aprovar a exploração dos Negócios Públicos.

Está correto esse entendimento?

Ressalta-se que tal entendimento foi referendado durante a licitação do Lote Rodoviário Rota Sorocabana (Questionamento nº 202).

Ref.: Cláusula 11.6.1 do Contrato de Concessão.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

162º Questionamento:

A Cláusula 16.1(xx) da minuta do Contrato de Concessão afirma que é obrigação da Concessionária manter o Poder Concedente e a ARTESP livres de qualquer litígio decorrente de atos comissivos ou omissivos por sua parte na execução do contrato.

Entende-se que essa obrigação, naturalmente, está limitada às medidas que estiverem ao alcance da Concessionária e aos litígios que puderem ser antevistos de forma precisa por ela, em consonância com o princípio da razoabilidade da administração pública e com a inexigibilidade de conduta diversa da Concessionária em face de casos que não se adequam a tais premissas.

Está correto o entendimento?

Ressalta-se que tal entendimento foi referendado durante a licitação do Lote Rodoviário Rota Sorocabana (Questionamento nº 218).

Ref.: Cláusula 16.1 (xx) do Contrato de Concessão.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

163º Questionamento:

A Cláusula 19.1(vi) da minuta do Contrato de Concessão aloca à Concessionária os riscos relacionados aos passivos e/ou irregularidades socioambientais: (i) que constem da listagem de condicionantes, passivos e programas socioambientais, constante do Anexo 2 e Apêndice B, ou que desta listagem decorram; ou (ii) que, não constando da listagem indicada, não constem do Relatório de Vistoria Aprovado do Sistema Existente ou do Relatório de Vistoria Aprovado do Sistema Remanescente, nos termos do Anexo 15, salvo se caracterizados como vício oculto.

Ademais, a cláusula 19.1(xxxvii) aloca à Concessionária os riscos relacionados aos custos diretos e indiretos, e eventuais riscos de descumprimento de prazos/cronogramas associados à solução de invasões, reassentamentos e demais ocupações regulares ou irregulares de imóveis sob posse da Concessionária.

Da análise conjunta de ambas as cláusulas, entende-se que não configuram riscos da Concessionária os custos diretos e indiretos e eventuais riscos de descumprimentos de prazos/cronogramas associados à solução de eventuais invasões, reassentamentos e demais ocupações regulares ou irregulares de imóveis sob posse da Concessionária quando relativos a passivos e/ou irregularidades ambientais que: (i) não constem da listagem de condicionantes, passivos e programas socioambientais, constante do Anexo 2 e Apêndice B, ou que desta listagem decorram. Está correto esse entendimento?

Ressalta-se que tal entendimento foi referendado durante a licitação do Lote Rodoviário Rota Sorocabana (Questionamento nº 229).

Ref.: Cláusula 19.1 (vi) e 19.1 (xxxvii) do Contrato de Concessão.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

164º Questionamento:

A Cláusula 20.1(viii) aloca ao Poder Concedente os riscos relacionados à criação, extinção ou alteração de tributos, encargos legais, alterações na legislação ou na regulação tributárias.

Nesse sentido, entende-se que eventual decisão do Supremo Tribunal Federal a respeito da incidência de IPTU na área da concessão, como por exemplo, decorrente do julgamento do Recurso Extraordinário 1479602, caso venha a demonstradamente impactar a Concessão, será considerada um risco alocado ao Poder Concedente. Está correto esse entendimento?

Ressalta-se que tal entendimento foi referendado durante a licitação do Lote Rodoviário Rota Sorocabana (Questionamento nº 234).

Ref.: Cláusula 19.2 do Contrato de Concessão.

RESPOSTA: O entendimento está correto, observada a Cláusula 19.2., viii, do CONTRATO.

165º Questionamento:

A Cláusula 21.9.2 da minuta do Contrato de Concessão aponta que, caso haja Evento de Desequilíbrio que requeira a tomada de providências imediatas ou caso as partes não logrem êxito na negociação de medidas adotadas para a mitigação das perdas causadas e à prevenção/contenção dos eventos de desequilíbrio, as partes deverão tomar as medidas razoáveis que estejam a seu alcance.

Nesse sentido, a subcláusula 21.9.2.1 afirma que, para fins da cláusula 21.9.2, consideram-se medidas razoáveis, no caso da Concessionária, aquelas esperadas de uma empresa atuando de forma diligente em situações similares.

Diante de tal disposição, tendo em vista que cabe a ambas as partes tomar as medidas razoáveis que estejam a seu alcance, e não só à Concessionária, entendemos que a descrição das medidas razoáveis constante da subcláusula 21.9.2.1 se aplica também àquelas que devem ser tomadas pelo Poder Concedente, ou seja, que este deve tomar as medidas razoáveis esperadas do Governo do Estado de São Paulo em atuação diligente em situações similares. Esse entendimento está correto?

Ressalta-se que tal entendimento foi referendado durante a licitação do Lote Rodoviário Rota Sorocabana (Questionamento nº 240).

Ref.: Cláusula 21.9.2 e 21.9.2.1 do Contrato de Concessão.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

166º Questionamento:

A subcláusula 22.4.3 prevê a metodologia para a definição da Taxa de Desconto a ser aplicada na recomposição de eventos de desequilíbrio que ensejam a incidência do Fluxo de Caixa Marginal.

No entanto, essa mesma subcláusula estabelece sua aplicação na hipótese descrita na subcláusula 22.2.2.2, que trata dos eventos de desequilíbrio que se materializam até o final do segundo ciclo de revisão ordinária e cuja Taxa Interna de Retorno incidente já é estabelecida na subcláusula 22.2.2.2 (9,41%), o que dispensa a necessidade de cálculo de qualquer outra taxa de desconto.

Entende-se, portanto, que é incorreta a menção à subcláusula 22.2.2.2 na cláusula 22.4.3, devendo, portanto, ser desconsiderada tal referência cruzada. Está correto o entendimento?

Ressalta-se que tal entendimento foi referendado durante a licitação do Lote Rodoviário Rota Sorocabana (Questionamento nº 242).

Ref.: Cláusula 22.4.3 do Contrato de Concessão.

RESPOSTA: Observar a resposta ao pedido de esclarecimento nº 74.

167º Questionamento:

As Cláusulas 26.4.1 e 26.4.2 da minuta do Contrato de Concessão preveem o valor mínimo a ser integralizado ao capital da Concessionária como condição para assinatura do Contrato, bem como a necessária observância ao Cronograma de Integralização do Capital Social previsto no Anexo 13, respectivamente.

A Cláusula 26.4.3, por sua vez, prevê que a integralização do capital social mínimo deverá observar os valores atualizados pelo IPCA/IBGE até a data de conclusão da integralização.

Nesse sentido, entende-se que capital social remanescente após a assinatura do Contrato de Concessão deve ser atualizado até o momento da completa integralização, de modo que, caso haja a integralização antes do prazo previsto no Anexo 13 (final do nono ano da concessão), não será necessário atualizá-lo entre o momento da integralização e o fim do mencionado prazo. Está correto nosso entendimento?

Ressalta-se que tal entendimento foi referendado durante a licitação do Lote Rodoviário Rota Sorocabana (Questionamento nº 242).

Ref.: Cláusula 26.4.1, 26.4.2 e 26.4.3 do Contrato de Concessão.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

168º Questionamento:

A Cláusula 19.2 (viii) da minuta do Contrato de Concessão aloca ao Poder Concedente os riscos relacionados à "criação, extinção ou alteração de tributos, encargos legais, alterações na legislação ou na regulação tributárias – salvo aquelas pertinentes a impostos/contribuições sobre a renda – que: (i) tenham impacto direto na Receita Tarifária da Concessionária, ou nas despesas com o pagamento de obrigações tributárias que tenham como sujeito passivo a Concessionária, nos termos do artigo 121 do Código Tributário Nacional, relacionados especificamente com a execução do objeto do Contrato; ou (ii) tenham como fato gerador atividade executada por subcontratados, salvo aquelas pertinentes a impostos e contribuições sobre a renda, quando tal atividade pudesse, em circunstâncias razoáveis de mercado, ser executada diretamente pela própria Concessionária".

A Cláusula 19.2(viii).a por sua vez, complementa tal disposição ao ressaltar que, para os fins do risco descrito acima, a efetiva implementação da Emenda Constitucional nº 132, de 20 de dezembro de 2023, será considerada como criação, extinção ou alteração de tributos, devendo a Concessionária considerar como premissa contratual, inclusive para efeitos de eventual reequilíbrio, a incidência tributária sem as modificações introduzidas pela emenda.

Por fim, a Cláusula 19.2(ix) aponta que o Poder Concedente assume os riscos relacionados à não obtenção dos benefícios do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura - REIDI pela Concessionária, desde que tal fato seja comprovadamente resultante

de motivos alheios à atuação da Concessionária.

Dessa forma, entende-se que, caso a implementação da Reforma Tributária aprovada nos termos da Emenda Constitucional nº 132/2023 acarrete a extinção do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura - REIDI, a não obtenção dos benefícios desse regime pela Concessionária e por suas subcontratadas configura risco alocado ao Poder Concedente, e, portanto, ensejará reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Está correto esse entendimento?

Ressalta-se que tal entendimento foi referendado durante a licitação do Lote Rodoviário Rota Sorocabana (Questionamento nº 58).

Ref.: Cláusula 19.2 (viii) e 19.2 (ix) do Contrato de Concessão.

RESPOSTA: O entendimento está correto, lembrando-se, contudo, que os impactos da reforma tributária serão avaliados nos termos da Cláusula 19.1.3 e seguintes.

169º Questionamento:

A Cláusula 19.2(v) da minuta do Contrato de Concessão aloca ao Poder Concedente os riscos relacionados aos passivos e/ou irregularidades socioambientais que cumpram, cumulativamente, as seguintes condições: (i) que não constem da listagem do Anexo 2 e Apêndice B, nem sejam delas decorrentes; e (ii) que constem do Relatório de Vistoria Aprovado do Sistema Existente ou do Relatório de Vistoria Aprovado do Sistema Remanescente.

Ademais, a cláusula 19.2.(v).a afirma que, ainda que não cumprida a condição da alínea (ii) acima, serão de risco do Poder Concedente os passivos e/ou irregularidades que se qualifiquem como vícios ocultos e cujo fato gerador seja anterior à assinatura do Termo de Transferência Inicial, para o Sistema Existente e o Sistema Remanescente, desde que devidamente comprovados.

Com base em tais disposições, entende-se que se inserem na alocação disposta na cláusula 19.2(v) e 19.2.(v).a eventuais riscos de caráter espeleológico, ou seja, relacionados ao descobrimento de cavernas e similares na área da Concessão, contanto que cumpram com os requisitos das referidas disposições contratuais. Está correto o entendimento?

Ademais, a Cláusula 19.1.2, ao tratar da alocação de riscos relacionados à obtenção das licenças, autorizações, permissões e atos correlatos necessários à Concessão, aponta que a Concessionária não será responsabilizada ou penalizada caso seja demonstrada inexigibilidade de conduta diversa, a ser avaliada pela ARTESP em regular processo administrativo.

Nesse sentido, entende-se que eventuais custos adicionais ou atrasos na obtenção do licenciamento ambiental necessário à execução do objeto do contrato, quando resultados de impactos relacionados a riscos espeleológicos, recairão sob a responsabilidade do Poder Concedente, e não da Concessionária. Está correto esse entendimento?

Ref.: Cláusula 19.1.2 e 19.2 (v) do Contrato de Concessão.

RESPOSTA: A identificação e a mitigação do risco espeleológico integram o processo de licenciamento ambiental e, portanto, à luz da Cláusula 19.1, xi, constituem risco da CONCESSIONÁRIA. Não obstante, eventuais exigências adicionais no decorrer do licenciamento, estritamente relacionadas a eventuais cavernas identificadas no SISTEMA RODOVIÁRIO, à

exemplo de padrões construtivos não convencionais, serão assumidos pelo PODER CONCEDENTE, nos termos da Cláusula 19.1 (ii).

170º Questionamento:

Tendo em vista que:

(i) O Poder Concedente, nos termos da Cláusula 19.2.viii, assume o risco de: “criação, extinção ou alteração de tributos, encargos legais, alterações na legislação ou na regulação tributárias – salvo aquelas pertinentes a impostos/contribuições sobre a renda – que: (i) tenham impacto direto na RECEITA TARIFÁRIA da CONCESSIONÁRIA, ou nas despesas com o pagamento de obrigações tributárias que tenham como sujeito passivo a CONCESSIONÁRIA, nos termos do artigo 121 do Código Tributário Nacional, relacionados especificamente com a execução do objeto deste CONTRATO; ou (ii) tenham como fato gerador atividade executada por subcontratados, salvo aquelas pertinentes a impostos e contribuições sobre a renda, quando tal atividade pudesse, em circunstâncias razoáveis de mercado, ser executada diretamente pela própria CONCESSIONÁRIA;”

(ii) As alterações advindas da implementação da Reforma Tributária, aprovada pela Emenda Constitucional nº 132/2023, serão consideradas “criação, extinção ou alteração de tributos” para fins do risco tributário alocado ao Poder Concedente, de acordo com a Cláusula 19.2.viii.a, acima;

(iii) O Poder Concedente também assume o risco de, nos termos da Cláusula 19.2.ix do Contrato de Concessão: “não obtenção dos benefícios do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – REIDI pela CONCESSIONÁRIA, desde que tal fato seja comprovadamente resultante de motivos alheios à atuação da CONCESSIONÁRIA”.

Entendemos que, caso a implementação da Reforma Tributária aprovada nos termos da Constitucional nº 132/2023 acarrete a extinção do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – REIDI, a não obtenção dos benefícios desse regime pela Concessionária e por suas subcontratadas configura risco alocado ao Poder Concedente e, portanto, ensejará reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária.

Nosso entendimento está correto? A ata de perguntas de respostas da Concorrência Internacional nº 01/2024, confirma este entendimento.

Ref.: Cláusula 19.2 (viii) e 19.2 (ix) do Contrato de Concessão.

RESPOSTA: Observar esclarecimento nº 168.

171º Questionamento:

Considerando que:

(i) De acordo com a Cláusula 19.3 do Contrato, o Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Demanda vigorará somente até o final do 20º ano da Concessão, nos seguintes termos: “19.3. O risco de não-realização ou da superação da DEMANDA ESTIMADA será compartilhado entre o PODER CONCEDENTE e a CONCESSIONÁRIA até o ano 20 da CONCESSÃO, nos termos previstos nesta Cláusula e no ANEXO 22.”;

(ii) O Item 1.17.3 do Anexo 22 determina o seguinte: “O AJUSTE DE DEMANDA referente ao último ano de CONTRATO deverá ser integralmente recomposto em até 3 (três) meses do

encerramento do CONTRATO.”;

Considerando que há uma divergência entre o disposto na subcláusula 19.3, que prevê que o risco de demanda somente será compartilhado até o ano 20 da Concessão, e o item 1.17.3 do Anexo 22, que prevê que será realizado Ajuste de Demanda até o último ano do Contrato, entendemos que o mecanismo será aplicado durante todo o prazo da concessão. Nosso entendimento está correto?

Ref.: Item 1.17.3 do Anexo 22.

RESPOSTA: Observar a resposta ao pedido de esclarecimento n. 160.

172º Questionamento:

Entendemos que, assim como a subcláusula 21.9.2 se aplica a ambas as Partes, a subcláusula 21.9.2.1 igualmente se aplica proporcionalmente também ao Poder Concedente, ou seja, consideram-se medidas razoáveis, no caso do Poder Concedente, aquelas esperadas de um ente federativo titular de um serviço público atuando de forma diligente em situações similares. Está correto nosso entendimento?

Em caso negativo, solicitamos seja esclarecida a razão de não haver dispositivo similar aplicável ao Poder Concedente e se tal Parte também não deve atuar de forma diligente em situações similares. A ata de perguntas de respostas da Concorrência Internacional nº 01/2024, confirma este entendimento.

Ref.: Cláusula 21.9.2.1 do Contrato.

RESPOSTA: Observar esclarecimento nº 165.

173º Questionamento:

A garantia de execução contratual deverá ter cobertura adicional para obrigações trabalhistas e previdenciárias?

Ref.: Cláusula 32.7.7.4 do Contrato.

RESPOSTA: Conforme estabelecido na Cláusula 32.5 do Contrato, a GARANTIA DE EXECUÇÃO poderá ser utilizada para o pagamento de quaisquer valores devidos à ARTESP ou ao PODER CONCEDENTE que tenham sido inadimplidos em razão do eventual descumprimento das obrigações assumidas pela CONCESSIONÁRIA. Assim, caso a GARANTIA DE EXECUÇÃO seja contratada na modalidade de seguro-garantia, faz-se necessária a contratação de cobertura adicional para ações trabalhistas e previdenciárias, observando-se, no entanto, o disposto na Cláusula 32.7.7.4.2 do CONTRATO.

174º Questionamento:

Considerando que:

(i) O item 4.2 do Anexo 4, afirma que a tarifa quilométrica está na data-base de abr/25.

(ii) O item 4.4. do Anexo 4 fala que a tarifa básica de pedágio está na data-base da data de

assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL.

(iii) A fórmula 2, que reajusta a tarifa quilométrica no primeiro ano está na data-base de abr/25.

(iv) A fórmula 3, que reajusta a tarifa básica de pedágio e a tarifa quilométrica a partir do segundo ano tem como data-se abr/25.

Tendo em isso em vista, entendemos que:

a. Houve um erro e a data-base da tarifa básica de pedágio do item 4.4 é abr/25, ou seja, quando a nova concessionária assumir a concessão haverá um reajuste no mês 1 como IPCA acumulado desde abr/25. Nosso entendimento está correto?

b. O reajuste do ano 2 das tarifas do item 4.4 seguirá a mesma mecânica citada no item "a" acima: com base no IPCA acumulado desde abr/25. Nosso entendimento está correto?

Ref.: Item 4.4 do Anexo 4.

RESPOSTA: O entendimento não está correto. Observar as respostas aos pedidos de esclarecimento nº 32 e 86.

175º Questionamento:

A Lei Complementar 224 de 26 de dezembro de 2025 dispõe sobre a redução de incentivos e benefícios de natureza tributária, financeiro ou creditícia concedida no âmbito da União. Dentre esses benefícios citamos o REIDI.

A partir de abril/2026 essa lei entra em vigor e, com isso, o benefício do REIDI será reduzido em 10%. Entendemos que como a Lei Complementar entrará em vigor após a publicação do edital, tal redução será passível de reequilíbrio econômico-financeiro de acordo com a cláusula 19.2 viii. Nosso entendimento está correto?

Ref.: Cláusula 19.2 (viii) e 19.2 (ix) do Contrato.

RESPOSTA: O entendimento está correto, considerando que (i) nos termos do item 12.6, xiv, do EDITAL, a aplicação do REIDI constitui um dos componentes considerados pela CONCESSIONÁRIA no momento da elaboração de sua PROPOSTA DE PREÇO; e (ii) à luz do disposto na Cláusula 19.2, viii, do CONTRATO, é imputado ao PODER CONCEDENTE o risco pela criação, extinção ou alteração de tributos, encargos legais, bem como por alterações na legislação ou na regulação tributária, ressalvadas aquelas pertinentes a impostos e contribuições incidentes sobre a renda.

176º Questionamento:

A Rota Mogiana apresenta uma receita real no MEF próxima a R\$30B, com grande parte desses pagamentos sendo feito via cartões. Dessa forma considerando que se tenha um montante de 20% de pagamentos em cartão e 1,5% de taxas teria-se um valor total de R\$90MM. O MEF traz um valor total de R\$1,8MM. A proponente questiona se o MEF será revisitado.

Ref.: MEF.

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

177º Questionamento:

Entende-se que o cálculo da demanda estimada, que é referência para o mecanismo de compartilhamento de risco demanda, deve utilizar os valores de volume equivalente, tarifas e AVI único e exclusivamente do item 1.23. O entendimento está correto?

Ref.: Anexo 22 – Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda.

RESPOSTA: O entendimento está parcialmente correto. O cálculo e reajuste da TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO em cada PRAÇA DE PEDÁGIO e PÓRTICO, seja para fins de cobrança dos usuários ou de cálculo da DEMANDA ESTIMADA, deverá considerar as disposições do ANEXO 4, bem como o regramento disposto no item 1.5. do ANEXO 22.

178º Questionamento:

O item 1.4 do Anexo 4 apresenta o pórtilco P02 localizado no km 146,40, enquanto o TCP desse pórtilco, apresentado no item 4.4.2 é determinado entre os kms 148 e 170,80. Dessa forma, o pórtilco estaria cobrando tarifa em local fora do seu TCP. Solicitamos confirmação da localização do pórtilco P02.

Ref.: Anexo 4 – Estrutura Tarifária.

RESPOSTA: A localização do PÓRTICO P02 está correta e o TCP apresentado no ANEXO 4 deve ser considerado para fins de cálculo da TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO.

179º Questionamento:

O item 4.4.1 apresenta explicitamente, em tabela, a tarifa básica de pedágio das praças de pedágio, e indica que os pórtilcos P10, P11 e P13, do 13º mês até o 24º mês, também devem seguir os valores apresentados.

Considerando que atualmente a praça de São João da Boa Vista é unidirecional, conforme tabela do item 1.3, e que após a conversão para pórtilco essa praça será bidirecional, entendemos que a tarifa que será cobrada em cada sentido desse pórtilco será a da tabela do item 4.4.1 até o 24º mês concessão. Nosso entendimento está correto?

Ref.: Anexo 4 – Estrutura Tarifária.

RESPOSTA: O entendimento não está correto. A cobrança unidirecional no sentido Norte, tal como na PRAÇA DE PEDÁGIO de São João da Boa Vista, deverá ser mantida no PÓRTICO P13 do 13º ao 24º mês. A partir do 25º mês, a cobrança será bidirecional em todos os PÓRTICOS.

180º Questionamento:

Considerando a premissa que a receita acessória corresponde a 3% sobre a receita tarifária, a

Rota Mogiana apresenta uma receita acessória real no MEF próxima a R\$0,9B. Mais de 60% da fonte de receita acessória da atual concessionária será extinta em decorrência da Lei das Antenas. Adicionalmente, outras fontes minoritárias de receita acessória estão sob risco, com entendimentos recentes do STJ e STF, trazendo uma tendência na relação receita acessória/receita tarifária, mais próxima de 0-0,5% nas concessões rodoviárias. Dessa forma, a premissa que a receita acessória representa 3% sobre a receita tarifária não está coerente com a realidade do arcabouço legal dessas receitas. Sugerimos que o MEF seja revisado.

Ref.: MEF.

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

181º Questionamento:

O Modelo Econômico-Financeiro (MEF) indica a existência de 6 ocupações irregulares na Faixa de Domínio. Após avaliação, foi levantado um número relativamente maior de ocupações irregulares na Faixa de Domínio. Dessa maneira perguntamos: os custos adicionais relacionados à desocupação dessas áreas, com relação ao MEF, serão passíveis de reequilíbrio contratual?

Ref.: Item 13.6 MEF.

RESPOSTA: As ações relativas às ocupações irregulares encontram-se no rol de passivos socioambientais. Dessa forma, nos termos do ANEXO 15, a partir da assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL, a CONCESSIONÁRIA, por si ou por RELATOR INDEPENDENTE, deverá elaborar RELATÓRIO DE VISTORIA para o SISTEMA EXISTENTE e o SISTEMA REMANESCENTE (Cláusulas 3.1 e 4.1 do ANEXO 15), momento em que deverá indicar os EVENTOS DE DESEQUILÍBRIO. Caso sejam de fato constatados, o reequilíbrio seguirá as regras dispostas nos itens 3.4 e 4.13 do ANEXO 15, à luz da Cláusula 19.2, v, do CONTRATO.

182º Questionamento:

O Anexo 6 do contrato dispõe o seguinte quanto às barreiras acústicas de ruído:

b.32. Elaborar o Programa de Monitoramento dos Níveis de Ruído, que, além de cumprir o escopo definido na legislação aplicável, deve incluir a seguinte ação:

b.32.1. Realizar a implantação de barreiras acústicas nos locais considerados críticos.

Considerando que os locais críticos compreendem áreas residenciais lindeiras ao sistema viário, hospitais, unidades de saúde e instituições de ensino, e observando que não consta no MEF o valor relativo à implantação de barreiras acústicas, entendemos que os custos relativos à implantação dessas barreiras deverão ser considerados reequilibráveis. Nosso entendimento está correto?

Ref.: Anexo 6.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

183º Questionamento:

O item c.5.5 do Anexo 6 cita que "Com base nos resultados da análise e avaliação dos riscos,

deverão ser elaborados e implementados os Programas e Planos temáticos como, por exemplo, o PGR para transporte de produtos perigosos, o Plano de Segurança aos Usuários". A Decisão de Diretoria nº 70/2016 da CETESB estabelece as exigências referentes ao transporte rodoviário de produtos perigosos, bem como as medidas mitigadoras necessárias para reduzir os riscos de acidentes.

Dentre essas exigências, destaca-se a implantação de estruturas de contenção, como caixas de contenção para Produtos Perigosos ao longo das rodovias, destinadas a evitar a contaminação ambiental — especialmente de cursos d'água e áreas sensíveis — em caso de acidentes.

Considerando que não há previsão de valores no MEF para esse item, entendemos que eventual custo com a implantação das caixas de contenção para produtos perigosos deverá ser reequilibrado. Nosso entendimento está correto?

Ref.: Anexo 6.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

184º Questionamento:

O Anexo 6, em seu item b.49, estabelece que a Concessionária deverá realizar e custear estudos em todo o sistema rodoviário com o objetivo de revisar e identificar novos "hotspots" de atropelamento de fauna silvestre. Com base nesses estudos, deverão ser implantadas medidas de mitigação voltadas à redução do número de atropelamentos.

Entretanto, o MEF apresenta o quantitativo de 26 passagens de fauna. Diante disso, é correto afirmar que a necessidade de implantação de passagens de fauna deverá ser definida com base nos resultados dos estudos de atropelamento e na identificação dos "hotspots" e que o quantitativo de 26 passagens é referencial?

Ref.: Anexo 6.

RESPOSTA: O entendimento está parcialmente correto. Nos termos do anexo 6, a CONCESSIONÁRIA ficará responsável pela implantação e custeio de todos os estudos, construção e adequação de estruturas de 26 passagens de fauna (inferiores e superiores).

185º Questionamento:

Ainda em relação a passagem de fauna, caso, durante a etapa de estudos ambientais, licenciamento ou a partir dos dados de atropelamento de fauna e identificação de "hotspots", seja verificada a necessidade de implantação de um número adicional de passagens de fauna, excedendo as 26 unidades previstas no MEF, é correto entender que os custos referentes a esse excedente serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro pelo Poder Concedente (ARTESP)?

Ref.: Anexo 6.

RESPOSTA: O entendimento está correto. Esclarece-se que, caso sejam identificadas a necessidade de medidas de mitigação não previstas nos ANEXOS 6 e 21, estas deverão ser inseridas no SISDEMANDA, a fim de possibilitar seu processamento no âmbito das REVISÕES ORDINÁRIAS ou EXTRAORDINÁRIAS, conforme o caso.

186º Questionamento:

De acordo com o disposto no artigo 4º do Regulamento da Concessão dos Serviços Públicos de Exploração do Sistema Rodoviário denominado “Lote Rota Mogiana”, os serviços delegados às concessionárias são classificados em três categorias: I – Operacional; II – Conservação; e III – Ampliação.

No âmbito dos serviços correspondentes à função I – Operacional, estão previstas atividades como: supervisão e controle de tráfego, operação dos sistemas de cobrança de pedágio, operação de postos de pesagem de veículos, atendimento aos usuários, incluindo assistência médica, remoções e guinchamentos, entre outras.

Adicionalmente, o Programa Carbono Neutro está incluído nesta categoria, conforme descrito no regulamento:

“Elaboração e implementação, durante todo o prazo da concessão, de medidas para redução ou compensação da emissão ou produção de gases de efeito estufa nos serviços de operação do sistema rodoviário, conforme previsto no contrato de concessão.”

O Anexo 5 – Serviços Correspondentes às Funções Operacionais detalha a atuação da concessionária na execução desses serviços, incluindo pessoal operativo, CCO, veículos operacionais e administrativos, sistemas de arrecadação, controle e fiscalização.

Importante destacar que apenas no Anexo 5 consta a exigência do Programa Carbono Neutro, com a seguinte definição:

“O Programa Carbono Neutro deverá ser implementado pela concessionária com o objetivo de descarbonizar sua operação e/ou neutralizar as emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE), calculadas em carbono equivalente (CO₂e), provenientes das atividades de operação da concessionária no sistema rodoviário. Para fins exclusivamente do referido Programa, entende-se como atividades de operação a seguinte lista exaustiva: (i) inspeção de tráfego; (ii) serviços de guincho e atendimento mecânico; (iii) ambulâncias; (iv) atendimento de incidentes (combate a incêndio e apreensão de animais); e (v) operação do CCO e dos demais prédios geridos pela concessionária.”

Diante do exposto, solicitamos a confirmação do entendimento de que apenas as atividades listadas como serviços correspondentes à função I – Operacional, detalhadas no Anexo 5, devem compor a elaboração do inventário de emissões de gases de efeito estufa da rodovia.

Ref.: Anexo 5.

RESPOSTA: Em relação ao inventário, nos termos do item 12.1 do ANEXO 5, a CONCESSIONÁRIA deverá realizar inventário anual para calcular todas as suas emissões de GEE (abrangendo os escopos 1, 2 e 3 conforme GHG Protocol).

187º Questionamento:

O MEF socioambiental apresenta uma área total de 21,66 hectares de perda de habitat para o conjunto das obras. Entretanto, com base no mapeamento realizado a partir dos projetos disponibilizados pelo Governo, identificamos uma área superior à indicada no MEF.

Além disso, a memória de cálculo utilizada no MEF considera a Resolução SMA nº 07/2017 como referência para o cálculo da compensação ambiental. No entanto, a legislação vigente no Estado

de São Paulo é a Resolução SEMIL nº 02/2024, que define metodologia atualizada e exige que o cálculo da compensação seja realizado por município, com fatores específicos.

Diante disso, perguntamos: essa área adicional de compensação será passível de reequilíbrio econômico-financeiro?

Ref.: Item 13.6 do MEF.

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

188º Questionamento:

O Anexo 21 estabelece que a futura concessionária deverá realizar os seguintes empreendimentos:

- Implantação de duplicação do km 0 ao km 3,40 da SPA-228/344;
- Implantação de pista simples do km 2,4 ao km 13,4 da SPA-238/344;
- Implantação de rotatórias alongadas na SPA-179/340.

Entretanto, não foram disponibilizados os projetos (anexo 12) correspondentes a esses empreendimentos, tampouco os valores estimados para as desapropriações, necessárias à implantação das obras, foram considerados no MEF.

Dessa forma, solicitamos o encaminhamento dos projetos e do orçamento de desapropriação previsto.

Ref.: MEF e Anexo 12.

RESPOSTA: Os estudos disponibilizados no data-room são meramente referenciais e não são vinculantes. Obras que eventualmente estejam listadas no ANEXO 21 e não possuam correspondente no ANEXO 12 devem ser consideradas de toda forma. A CONCESSIONÁRIA desenvolver o seu próprio projeto funcional nos termos do APÊNDICE H.

189º Questionamento:

Conforme indicado no Anexo 07, página 37 - Quadro de Prazos, a implantação e as reformas da PMRv devem ser concluídas em até 18 meses a partir da assinatura do Termo de Transferência Inicial. Já na página 12 do mesmo documento é mencionado 12 meses de prazo.

No entanto, o Anexo 21 apresenta a execução distribuída entre o ano 1 e o ano 5. Considerando que o Anexo 21 é: (i) na ordem de prioridade na interpretação dos documentos, prioritário ao Anexo 07, (ii) vinculante para o ano de fim do POI em relação a cada item de investimento e (iii) base para o cálculo da viabilidade do empreendimento, entendemos que o cronograma válido para a implantação será do Anexo 21, ou seja, se estende até o quinto ano.

Nosso entendimento está correto?

Ref.: Anexo 7 e 21.

RESPOSTA: O entendimento está parcialmente correto. As reformas das edificações da PMRv devem ser realizadas até o 18º mês, sendo que a instalação de novas edificações poderá ser concluída até o 5º ano de concessão.

190º Questionamento:

Conforme indicado no Anexo 07, página 37, Quadro de Prazos, a implantação e as reformas da SAUs devem ser concluídas em até 12 meses a partir da assinatura do Termo de Transferência Inicial. No entanto, o Anexo 21 apresenta a execução distribuída entre o ano 1 e o ano 2.

Considerando a necessidade de aprovação de projeto, licenciamento e outros, entendemos que o prazo de 12 meses não se mostra suficiente para a implantação dos SAUs definitivos. Dessa maneira solicita-se que o prazo para implantação dos SAUs definitivos seja estendido para 18 meses.

Ref.: Anexo 7 e 21.

RESPOSTA: No quadro de prazos do item 5 do ANEXO 7, na linha 3.2.2 (iii), onde se lê “até 12 (doze) meses contados da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL”, leia-se “até 18 (dezoito) meses contados da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL”

191º Questionamento:

No Anexo 21, o item 2.4.28 - Passarela km 114,9 da SP340 está sendo executado no Ano 1 da concessão.

Entretanto, as obras de ampliação próximas a essa passarela estão sendo executadas até o ano 3. Entendemos que se trata de um erro material e que a passarela poderá ser executada juntamente com os demais investimentos próximos. Nosso entendimento está correto?

Ref.: Anexo 21.

RESPOSTA: O entendimento não está correto. A implantação da referida passarela possui caráter prioritário e deverá ser executada em até 12 meses da assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL.

192º Questionamento:

No Anexo 21, o item 2.6.65 - Adequação de Rotatória km 177,4 da SP340 está sendo executada no Ano 1 da concessão.

Entretanto, as obras de ampliação próximas a essa rotatória estão sendo executadas até o ano 9. Entendemos que se trata de um erro material e que a adequação de rotatória poderá ser executada juntamente com os demais investimentos próximos. Nosso entendimento está correto?

Ref.: Anexo 21.

RESPOSTA: O entendimento não está correto. A obra possui caráter prioritário e deverá ser executada em até 12 meses da assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL.

193º Questionamento:

Conforme disposto no Anexo 7, página 19, item 3.2.4, está prevista a necessidade de implantação de um novo PPD. No entanto, ao analisarmos o conteúdo do Anexo 21 e do MEF, observamos que foi considerado apenas a reforma de um PPD.

Diante disso, entendemos que será exigido somente um PPD na nova concessão e que essa exigência será atendida com a reforma do PPD existente. Nosso entendimento está correto?

Ref.: Anexo 7 e 21.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

194º Questionamento:

Conforme previsto na página 81 do Anexo 6, é responsabilidade da Concessionária realizar o reforço estrutural das OAEs existentes que serão alargadas.

Entretanto, o Anexo 21 não contempla esse escopo, deixando de precificá-lo no estudo de viabilidade do projeto. Diante disso, entendemos que o reforço estrutural de TB será reequilibrado quando realizado.

Ref.: Anexo 21 e 6.

RESPOSTA: O entendimento não está correto. A CONCESSIONÁRIA será responsável pelo alargamento e reforço estrutural das OAEs.

195º Questionamento:

Verificamos que, para as correções de curva, tanto vertical quanto horizontal, a extensão considerada no MEF e no Anexo 21 é de apenas 200 metros.

Contudo, uma análise preliminar indica que essa extensão é insuficiente e que, em alguns casos, como na Serra da SP-342, serão necessárias soluções mais robustas, incluindo, por exemplo, a implantação de OAEs. Diante do exposto, solicitamos a revisão dos parâmetros de precificação adotados no estudo de viabilidade do projeto em questão.

Ref.: Anexo 21.

RESPOSTA: Conforme disposto no APÊNDICE I, caso identificada a necessidade de investimentos em medidas de longo prazo (estruturais) não previstas no CONTRATO e seus anexos para viabilizar o atendimento às normas técnicas do DER-SP relacionadas a curvas verticais ou horizontais, a CONCESSIONÁRIA deverá submeter análise tecnicamente fundamentada para avaliação da ARTESP. Uma vez avaliadas pela equipe técnica da ARTESP, tais intervenções estruturais ou de longo prazo deverão ser individualmente cadastradas no sistema SISDEMANDA e tratadas no âmbito do regramento das REVISÕES ORDINÁRIAS do CONTRATO.

196º Questionamento:

Para a implantação do viaduto sobre a linha férrea no km 19,9 da SP-107, considerando que: (i) a ferrovia está operacional e, portanto, não sabemos o que será exigido pelo atual operador e (ii) o valor considerado no MEF é de apenas R\$ 3,3M para essa obra, entendemos que o valor efetivo

da obra será reequilibrado com base na verba de R\$ 3M considerado no MEF. Nosso entendimento está correto?

Ref.: Anexo 21.

RESPOSTA: Ver esclarecimento n. 56.

197º Questionamento:

Para a implantação do viaduto sobre a linha férrea no km 225,26 da SP-344, considerando que: (i) a ferrovia está operacional e, portanto, não sabemos o que será exigido pelo atual operador e (ii) o valor considerado no MEF é de apenas R\$ 3,3M para essa obra, entendemos que o valor efetivo da obra será reequilibrado com base na verba de R\$ 3M considerado no MEF. Nosso entendimento está correto?

Ref.: Anexo 21.

RESPOSTA: Ver esclarecimento n. 56.

198º Questionamento:

Na SP-225 entre os kms 0,20 a 1,55, trecho em que a rodovia é duplicada, há um canteiro central fora das normativas vigentes.

Entendemos que nesse trecho já duplicado, a adequação do canteiro central – preconizado no Anexo 21 – é exequível e passível de adequação com implantação de barreira rígida, de acordo com as normas aplicáveis.

Já no trecho entre os kms 1,80 a 4,00, onde a rodovia não é duplicada e não apresenta canteiro central, não é possível fazer adequação, uma vez que o canteiro é inexistente.

Dessa forma, entendemos que existe um erro material e a adequação do canteiro central no trecho SP-225 será excluída. Nosso entendimento está correto?

Ref.: Anexo 7 e 21.

RESPOSTA: Em relação ao segmento da SP-225 entre os kms 0,20 e 1,55, o entendimento está correto.

Já no trecho entre os kms 1,80 e 4,00, a intervenção se limita à adequação do canteiro central dos dispositivos em nível existentes.

199º Questionamento:

O anexo 6 prevê que se houver necessidade de adequação de gabarito horizontal e/ou vertical não previstas no Anexo 21, tais investimentos deverão ser incluídos através de revisão ordinária e serão, portanto, reequilibrados.

Entendemos que o mesmo se aplica no caso de implantação de passeios em OAEs não previstos no Anexo 21.

Nosso entendimento está correto?

Ref.: Anexo 21.

RESPOSTA: O entendimento está correto. As intervenções previstas no ANEXO 21 (incluindo reforços, implantações e alargamentos de OAEs) já contemplam a implantação de passeios conforme obrigações contratuais. Entretanto, conforme previsto no item 3.2.15 do ANEXO 7, calçamentos em localidades adicionais a essas intervenções cuja necessidade seja identificada pela CONCESSIONÁRIA nos respectivos levantamentos deverão ser contempladas no rito das REVISÕES ORDINÁRIAS.

200º Questionamento:

O anexo 6 prevê que se houver necessidade de adequação de gabarito horizontal e/ou vertical não previstas no Anexo 21, tais investimentos deverão ser incluídos através de revisão ordinária e serão, portanto, reequilibrados.

Entendemos que o mesmo se aplica no caso de implantação / adequação de passarelas não previstas no Anexo 21.

Nosso entendimento está correto?

Ref.: Anexo 21.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

201º Questionamento:

Na SP-340, na altura dos Kms 122,000 e 130+800 é solicitado no ANEXO 21 a implantação de faixa adicional, porém não foram previstas intervenções nas OAEs existentes que deveriam ser alargadas para a implantação dessa nova faixa.

Entendemos que tais investimentos não previstos no MEF sejam inseridos em revisão ordinária pela concessionária.

Ref.: Anexo 21.

RESPOSTA: O entendimento não está correto. Estas obras de arte estão classificadas como passagens de gado e passagens de pedestres, cujo custos de ampliação são contemplados nos custos de terraplanagem, os quais, por sua vez, estão incluídos nos custos da respectiva obra de ampliação no ANEXO 21.

202º Questionamento:

O anexo 21 prevê a implantação de Via Marginal do km 165,16 ao km 165,8 da SP-340 Crescente, entretanto não prevê nenhuma OAE nova no km 165,55.

Entendemos que tais investimentos não previstos no MEF sejam inseridos em revisão ordinária pela concessionária.

Ref.: Anexo 21.

RESPOSTA: Caso seja necessária a implantação de OAE não prevista no ANEXO 21, a CONCESSIONÁRIA fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nos termos do

CONTRATO.

203º Questionamento:

O trevo das rodovias SP-133 e SP-332 está inserido no trecho a ser duplicado, mas não está previsto uma nova OAE e nem adequação da OAE existente.

Entendemos que tais investimentos não previstos no MEF sejam inseridos em revisão ordinária pela concessionária.

Ref.: Anexo 21.

RESPOSTA: A OAE citada pertence a outro contrato de concessão, não abrangendo, portanto, o Lote Rota Mogiana.

204º Questionamento:

O Anexo 21 cita a obrigação de implantação de tela do Km 225,80 ao km 229,25, localizado no trecho urbano de São João da Boa Vista, com um valor correspondente a R\$ 1.000,00 (mil reais).

Dessa maneira perguntamos:

(i) a implantação de telas deverá seguir as normativas vigentes?

(ii) caso o valor supere o montante estipulado no Anexo 21, isso ensejará reequilíbrio econômico-financeiro?

Ref.: Anexo 21.

RESPOSTA: Nos termos do ANEXO 7, a CONCESSIONÁRIA poderá definir a solução a ser adotada, desde que atenda à legislação e normas técnicas aplicáveis aos dispositivos de separação e segurança. Deste modo, não é obrigatória a implantação de tela, podendo ser utilizadas lamelas antiofuscantes ou outros dispositivos de segurança para tal finalidade, desde que sejam cumpridas as normas aplicáveis.

205º Questionamento:

No Lote Rota Mogiana, foram identificadas edificações nas cidades de São João da Boa Vista e Rio Pardo pertencentes ao DER (SP-344 e SP-350). Essas edificações e outras pertencentes ao Departamento Estrada e Rodagem poderão ser ocupadas pelo vencedor do Certame?

Ref.: Edificações.

RESPOSTA: Não poderão ser utilizadas pelo vencedor do Certame.

206º Questionamento:

No Anexo 6, existe a citação de utilização de Pintura Horizontal em Alto Relevo, porém no MEF está precificado apenas tinta à base d'água (um terço do valor) na aba de conserva.

Considerando que a execução de sinalização horizontal em alto-relevo constitui obrigação contratual, está correto o entendimento de que nas soluções de pavimentação que envolvam

fresagem e recomposição previamente ao recobrimento, poderá ser executada sinalização horizontal provisória em tinta acrílica à base de água, sendo que, somente após a conclusão do recobrimento deverá ser implantada a sinalização horizontal definitiva em alto-relevo?

Ref.: Item e.1 do Anexo 6.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

207º Questionamento:

No item 6 do anexo 02 o texto menciona que os segmentos indicados com a letra "v" na matriz 1 deverão ser alvo dos serviços de Operação/Conservação indicado nos anexos correspondentes. A ausência da letra "v" indica que não há obrigatoriedade de cumprimento do item assinalado.

Dessa forma, consideramos que as obrigações do Anexo G - Serviços de Guincho, Serviços de APH, Serviços de Inspeção de tráfego e serviços de socorro mecânico, serviço de apreensão de animais e combate a incêndio em SPAs serão excluídas dessas obrigações. Está correto nosso entendimento?

Ref.: Matriz 1 do Anexo 2.

RESPOSTA: O entendimento não está correto. A CONCESSIONÁRIA deverá prestar tais serviços nos termos dos anexos técnicos, sendo dispensada somente a aplicação dos indicadores de Tempo de Atendimento ao Usuário previstos no ANEXO 3.

208º Questionamento:

O Anexo 21 prevê a pavimentação da SPA-238/344 no 7º ano de concessão, mas o Anexo 6 exige parâmetros de desempenho de pavimento desde o começo da concessão. Entendemos que a exigência de parâmetro de pavimento em trechos não pavimentados não faz sentido.

Dessa forma, solicitamos que as SPAs não pavimentadas sejam excluídas da exigência de atendimento dos parâmetros de desempenho ($IRI \leq 6$ m/km) até que tenha sido realizada a obra de pavimentação da via.

Ref.: Anexo 6 e 21.

RESPOSTA: Nos trechos das SPAs que ainda não se encontram pavimentadas no início da concessão, não se aplica a exigência de atendimento ao parâmetro de irregularidade longitudinal ($IRI \leq 6$ m/km), uma vez que tal indicador é tecnicamente associado à avaliação de vias consolidadas e não aplicável às vias que ainda serão estruturadas. Dessa forma, a exigência dos parâmetros de desempenho de pavimento previstos no Anexo 6 passará a ser aplicável às SPAs somente a partir da conclusão das respectivas obras de pavimentação, conforme o cronograma contratual estabelecido. Ressalta-se, no entanto, que até a execução das obras de pavimentação, a Concessionária permanece responsável por garantir condições adequadas de trafegabilidade, segurança e conservação operacional das vias, nos termos das demais obrigações contratuais e normativos vigentes.

209º Questionamento:

No anexo 06 item b.1. é mencionada a necessidade de poda em 100% dos canteiros centrais

gramados e em no mínimo 4 metros no canteiro lateral. Entretanto, o item b.1.1. prevê que a vegetação não poderá ultrapassar 30 cm EM QUALQUER LOCAL DENTRO DOS LIMITES DA FAIXA DE DOMÍNIO, definindo dessa forma poda cerca a cerca em todo o trecho.

O MEF prevê para atendimento desses parâmetros de 0,5 - 1 ciclo de roçada/ano. O mesmo parâmetro de desempenho foi exigido na Rota Sorocabana, porém o MEF considerava 9 ciclos de roçada/ano.

Tendo isso em vista, sugerimos que a exigência seja alterada, a fim de se manter o equilíbrio do contrato, para quando altura de vegetação atingir 50 cm (não os 30 cm atuais).

Ref.: Item b.1 do Anexo 6.

RESPOSTA: Os parâmetros estabelecidos decorrem de critérios de desempenho associados à segurança viária, visibilidade, conservação da infraestrutura e padronização dos níveis de serviço esperados ao longo do trecho concedido. Portanto, a CONCESSIONÁRIA deverá cumprir com o parâmetro de 30 cm estabelecido no ANEXO 6.

Ressalta-se que os estudos disponibilizados no data-room são meramente referenciais e não são vinculantes, sendo a CONCESSIONÁRIA responsável por adotar estratégia própria para assegurar o cumprimento às obrigações constantes do item b.1 do ANEXO 6.

210º Questionamento:

No Sistema Remanescente, consta a existência de uma Base SAU/BSO instalada na Praça de Pedágio de Espírito Santo do Pinhal, localizada na SP-342, km 191. Diante disso, solicitamos a avaliação quanto à viabilidade de prorrogar o prazo de operação do BSO provisório até a data-limite estabelecida para a demolição da referida praça.

Ref.: Edificações.

RESPOSTA: Conforme item 2.3.1.1 do ANEXO 20, o PÓRTICO P13, substitutivo da PRAÇA DE PEDÁGIO de São João da Boa Vista, deverá ser convertido no 13º mês da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL. Caso a CONCESSIONÁRIA opte por utilizar o SAU existente na referida praça como provisório, poderá utilizá-lo até a efetiva demolição da praça, que deverá ocorrer em até 6 (seis) meses após a respectiva CONVERSÃO, nos termos do item 2.4.1 do ANEXO 20.

De qualquer forma, todos os SAUs definitivos deverão ser implantados até o 18º mês da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL, sendo responsabilidade exclusiva da CONCESSIONÁRIA a definição da quantidade e localização dos SAUs para atendimento dos níveis de serviço exigidos no ANEXO 5 e no APÊNDICE G durante o período da concessão.

211º Questionamento:

No Apêndice C, 9.1 Indicador de Metodologia de Inspeção de Segurança Viária apresenta tabela com percentual sem valores. A proponente solicita que a tabela seja preenchida para garantir que a precificação do estudo seja feita corretamente.

Ref.: Indicador 9.1 do Apêndice C.

RESPOSTA: A tabela a ser considerada é:

Usuários	ANO 0	ANO 2	ANO 6	ANO 10	ANO 14	ANO 18	ANO 22	ANO 26	ANO 30
Ocupante de veículos	90%	90%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Motociclistas	81%	81%	100%	100%	97%	97%	97%	94%	94%
Pedestres	52%	52%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Ciclistas	55%	55%	75%	80%	80%	80%	75%	75%	75%

212º Questionamento:

No Anexo 5 item 4.2.1 temos:

"A CONCESSIONÁRIA assumirá os postos de pesagem existentes (fixo e móveis) devendo substituir seus equipamentos e manter a operação até a implantação do novo sistema eletrônico de Pesagem em Movimento (SISPESMOV) no quantitativo previsto no ANEXO 21."

Já no item 4.2.1.1 temos:

"A CONCESSIONÁRIA assumirá a operação do PGF existente e não deverá realizar novos investimentos vinculados às suas edificações, equipamentos e/ou sistemas." A partir deste texto a Proponente entende que irá operar com recursos atuais com Postos de Pesagens Móveis sem novos investimentos até implantação do HSWIM.

Dado o exposto acima, entendemos haver uma contradição nas exigências. Considerando que o sistema HS-WIM será implantado até o 24º mês da concessão, entendemos não haver necessidade de investimentos em estruturas e sistemas existentes. Nosso entendimento está correto?

Ref.: Item 4.2.1 e 4.2.1.1 do Anexo 5.

RESPOSTA: O entendimento está correto. Não são previstos investimentos em equipamentos e sistemas nos PGFs existentes. Caso sejam exigidos investimentos nos PGFs existentes até a implantação do HS-WIM, será assegurado o reequilíbrio econômico-financeiro à CONCESSIONÁRIA.

213º Questionamento:

De acordo com o Anexo 07, item 3.2.17, foi definido a obrigatoriedade de instalação de dispositivos com nível de contenção muito alto em trechos montanhosos, Áreas de Proteção Ambiental e em Obras de Arte Especial.

Porém, temos a Norma ABNT NBR 15486:2016 que traz prerrogativas distintas. O item 5.3 da NBR 15486:2016, é dada a sequência para tomada de decisão acerca do nível de contenção a ser adotado para os dispositivos de contenção viária.

A Proponente pergunta, devemos seguir a normativa vigente ou a obrigação contratual?

Ref.: Anexo 7.

RESPOSTA: Deverá ser aplicada a NBR 15486:2016 ou normativa mais atual à época da elaboração do Projeto Funcional e Executivo.

214º Questionamento:

Levando em consideração o Anexo 7 - Serviços correspondentes a funções de ampliação, item 3.2.2. Sistemas de Comunicação e Relacionamento com o Usuário - ii. Sistema de Transmissão de Dados (Sistema de Comunicação Óptica) e o item 5.2.3. Sistema de Transmissão de Dados do Anexo 5 - Serviços correspondentes a funções operacionais.

Entendemos que a transmissão de dados na Rodovia poderá ser disponibilizada através de tecnologia escolhida pela Concessionária, desde que atenda os parâmetros do Edital, e não necessariamente através de Fibra Óptica. O entendimento está correto?

Ressalta-se que tal entendimento foi referendado durante a licitação do Lote Rodoviário Rota Sorocabana (Questionamento nº156).

Ref.: Anexo 5 e 7.

RESPOSTA: O entendimento está correto. Contudo, a solução deverá ser apresentada para apreciação da ARTESP.

215º Questionamento:

No anexo 20 - ADOÇÃO DO SISTEMA AUTOMÁTICO LIVRE, Item 3.1 V é solicitado um "Sistema de sinalização que permita ao USUÁRIO visualizar o valor da TARIFA DE PEDÁGIO", é correto afirmar que essa sinalização pode ser feita através de placas?

Ref.: Anexo 20.

RESPOSTA: A tipologia de sinalização empregada para informar a TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO de cada PÓRTICO ao USUÁRIO ficará a critério da CONCESSIONÁRIA, desde que respeite aos manuais e normas vigentes de sinalização viária e especificações técnicas da ARTESP, nos termos do item 3.11.2 do ANEXO 20.

216º Questionamento:

No Anexo 7 - Serviços correspondentes a funções de ampliação, item ii. Sistema de Controle de Velocidade, é mencionado: "Para fins de dimensionamento, deve ser considerado 1 (um) ponto fixo de controle de velocidade a cada 10 (dez) quilômetros de rodovia, tanto para os trechos em pista simples como para aqueles em pista dupla. Os pontos fixos de controle de velocidade, a serem instalados junto aos PÓRTICOS do SISTEMA AUTOMÁTICO LIVRE, devem ser contabilizados à parte, ou seja, esses equipamentos não integram a quantidade descrita no parágrafo anterior." Apesar das orientações do Anexo 7, notamos ao analisar o arquivo MEF, que dá subsídio ao EVTE, que os valores apresentados os controladores de velocidade exclusivos dos Pórticos. Solicitamos que o valor seja revisado considerando os equipamentos adicionais para os Pórticos.

Ref.: Anexo 7 e 21.

RESPOSTA: Os valores apresentados no ANEXO 21 para a implantação dos PÓRTICOS já consideram sistemas fixos de controle de velocidade embarcados. Entretanto, ressalta-se que os estudos disponibilizados no data-room são meramente referenciais e não são vinculantes, sendo prevalentes as obrigações e quantitativos definidos no CONTRATO e em seus ANEXOS.

217º Questionamento:

Levando em consideração o item 3 - Sistema de Controle de Arrecadação do Anexo 5 - Serviços correspondentes a funções operacionais, é correto afirmar que não serão necessárias adequações nas 9 praças de pedágio existentes no trecho sob concessão da RENOVIAS e o modo de operação atual poderá ser mantido até a CONVERSÃO para os PÓRTICOS e que o fornecimento do MIP atendendo os parâmetros da Portaria ARTESP 97/20 deverá ser realizado apenas para o SISTEMA AUTOMÁTICO LIVRE?

Ref.: Anexo 5.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

218º Questionamento:

No Anexo 7 - Serviços correspondentes a funções de ampliação, item 3.2.2. Sistemas de Comunicação e Relacionamento com o Usuário - i. Sistema de Radiofonia, é mencionado: "Imediatamente após a data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL, a CONCESSIONÁRIA deverá disponibilizar um sistema de radiofonia provisório para comunicação entre os veículos operacionais, o CCO e demais pontos fixos de operação, cumprindo a legislação vigente.". É correto afirmar que o Sistema provisório deverá considerar apenas o SISTEMA REMANESCENTE, e para o SISTEMA EXISTENTE deverá ser disponibilizado Sistema de Radiofonia em 12 meses após a assinatura do Termo de Transferência Inicial, de acordo com o QUADRO DE PRAZOS? Em caso negativo, qual a solução sugerida pela ARTESP para viabilizar a comunicação imediata entre veículos operacionais e CCO no SISTEMA EXISTENTE, uma vez que ainda não há infraestrutura para comunicação de radiocomunicação neste trecho?

Ref.: Anexo 7.

RESPOSTA: O entendimento não está correto. O sistema de radiofonia provisório deverá estar disponível para o SISTEMA RODOVIÁRIO como um todo. Em até 12 meses após a assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL, deverá ser disponibilizado o sistema de radiofonia definitivo para todo o SISTEMA RODOVIÁRIO.

219º Questionamento:

No Anexo 07 - Serviços correspondentes a funções de ampliação, item 5. QUADRO DE PRAZOS é solicitada a Concluir a implantação do Sistema de Transmissão de Dados no SISTEMA RODOVIÁRIO em até 18 meses. Entretanto existem outras obrigações no Edital, que dependem do Sistema de Transmissão de Dados para operação, que deverão ser entregues antes de 18 meses. Solicitamos a revisão dos valores apresentados no Anexo 21, considerando solução para comunicação de dados provisória no SISTEMA EXISTENTE, até a implantação do Sistema de Transmissão de Dados.

Ref.: Anexo 7 e 21.

RESPOSTA: O prazo de até 18 (dezoito) meses para a conclusão da implantação do Sistema de Transmissão de Dados se refere à solução definitiva. As demais obrigações contratuais com prazos anteriores deverão ser atendidas pela CONCESSIONÁRIA por meio de soluções provisórias de comunicação de dados.

220º Questionamento:

O item 3.19. do Anexo 20 - ADOÇÃO DO SISTEMA AUTOMÁTICO LIVRE menciona: "Antes de cada PÓRTICO deverá ser previsto um sistema de detecção e controle de altura. O gabarito mínimo do vão livre será de 5,50m para o PÓRTICO." Entendemos que o controle de altura poderá ser realizado somente através de placas ou pórticos de sacrifício, o entendimento está correto? Em caso negativo, pedimos que sejam descritos os requisitos e parâmetros técnicos para este sistema.

Ref.: Anexo 20.

RESPOSTA: Antes de cada PÓRTICO, deverá ser incluído sistema que cumpra a finalidade de detecção e controle de altura dos veículos, de forma física e/ou eletrônica, incluindo pórticos de sacrifício e/ou outras soluções cabíveis. A adoção exclusiva de placas de sinalização informando a altura máxima não será suficiente para o cumprimento das obrigações previstas no ANEXO 20.

221º Questionamento:

O edital prevê demolição das praças de pedágio existentes (9 praças) e relaciona tais praças no anexo 4. Porém a praça desativada da SP215 km 41 não está relacionada no anexo 4. Deve-se prever a demolição desta praça totalizando 10 praças de pedágio?

Ref.: Anexo 4.

RESPOSTA: A demolição da referida praça de pedágio, localizada no km 41,10 da rodovia SP-215, deverá ser executada pela CONCESSIONÁRIA, sendo aplicáveis as diretrizes do item 3.2.1, inciso "v" do ANEXO 7.

222º Questionamento:

No km 200 da SP342 está prevista adequação de dispositivo em nível, porém neste km temos uma passagem superior. Favor esclarecer qual seria adequação necessária, considerando que o trata-se de uma passagem superior e qualquer intervenção de implantação de alça ou adequação de rotatoria irá gerar desapropriação.

Ref.: Anexo 21 e Apêndice I.

RESPOSTA: A adequação prevista para o km 200 da SP-342 consiste na inserção de alça de acesso e em ajustes no dispositivo existente, localizados de forma paralela à rodovia, após a saída, não se tratando de intervenção na passagem superior.

223º Questionamento:

No Anexo 7 está estabelecido que as rampas máximas admissíveis para marginais, dispositivos e passeios são de 8%. Entretanto, entende-se que, em situações específicas, como na implantação da marginal da SP-340, do km 269,33 ao 269,56 no sentido crescente, podem ser admitidas rampas superiores a esse limite, a fim de compatibilizar o projeto com o viário existente. Está correto esse entendimento?

Ref.: Anexo 7.

RESPOSTA: Caso a CONCESSIONÁRIA opte pela utilização do viário existente para a

implantação da marginal na SP-340, nos termos do ANEXO 7, poderá ser avaliada a adoção de rampas superiores a esse limite, mediante análise e aprovação da ARTESP, observadas as normas aplicáveis e os requisitos de segurança e acessibilidade.

224º Questionamento:

No Anexo 7, item 3.2.20, consta que o contorno de Águas da Prata deverá possuir “(a) canteiros centrais de acordo com a Classe I do Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais do DNIT ou (b) barreira rígida de concreto conforme normas aplicáveis, desde que com previsão de lamelas ou telas antiofuscantes”, bem como “rampa máxima: 6%”. Contudo, não há definição expressa da velocidade de operação. Considerando que o referido item faz referência à Classe I do Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais do DNIT e estabelece rampa máxima de 6%, entende-se que a velocidade de projeto correspondente seria de 60 km/h. Está correto esse entendimento?

Ref.: Anexo 7.

RESPOSTA: Deve ser adotada a velocidade diretriz de 80 km/h para o contorno de Águas da Prata. É certo que não haverá necessidade de a CONCESSIONÁRIA propor medidas mitigadoras de longo prazo nos termos do APÊNDICE I para atendimento à velocidade diretriz no trecho urbano de Águas da Prata a ser municipalizado. Ver resposta ao esclarecimento nº 31.

225º Questionamento:

No anexo 7, item 3.2.20, item Duplicação e Contornos, permite que seja utilizada solução em canteiro central ou em barreira rígida com lamelas ou tela antiofuscente, porém existem outras alternativas de dispositivos de segurança para ser utilizados no lugar da barreira rígida, como defesa metálica dupla. Entendemos que pode-se utilizar outros tipos de dispositivos de segurança como alternativa a barreira rígida, desde que seja normatizado e ensaiado. Nosso entendimento está correto?

Ref.: Anexo 7.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

226º Questionamento:

No Anexo 7 consta que as faixas adicionais implantadas em pista dupla devem possuir faixa de segurança com largura de 1,0 metro. Considerando essa diretriz, caso a concessionária opte por implantar as faixas adicionais no lado externo da pista dupla, ou seja, junto ao acostamento, entende-se que não será necessária a adequação das faixas de segurança existentes, mesmo que apresentem largura inferior a 1,0 metro. Está correto esse entendimento?

Ref.: Anexo 7.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

227º Questionamento:

O Anexo 21 solicita a implantação de faixas adicionais na SP-340, nos sentidos crescente e decrescente do estaqueamento. O primeiro ponto de implantação indicado está no km 114+100, com coordenadas geográficas (-22,843982°, -47,038388°). Entretanto, ao plotar essas

coordenadas, verifica-se que elas correspondem à extremidade da OAE localizada em um trevo que não pertence a concessão, conforme Anexo 2 Sistema Viário. Assim, entende-se que a implantação das faixas adicionais não contempla intervenções nem o consequente alargamento das OAEs do trevo no km 114+100 da SP-340, devendo ser considerado o início após o nariz físico do dispositivo conforme representado no Anexo 2. Está correto esse entendimento?

Ref.: Anexo 21.

RESPOSTA: Não é previsto alargamento da OAE em questão, sendo obrigatória apenas a implantação das faixas adicionais ligadas a ela, a partir do km 114+100 do tronco principal, considerando as devidas adequações. As coordenadas da intervenção são compatíveis com o início do trecho em concessão conforme as coordenadas apresentadas na seção 'SISTEMA REMANESCENTE' do ANEXO 2.

228º Questionamento:

Conforme estabelece o Apêndice H, a Concessionária deve apresentar os projetos com a devida certificação de qualidade, porém considerando que teremos obras a serem executadas e entregues nos anos 1 a 3 de concessão, entendemos que a obrigatoriedade da certificação não se aplica a essas obras. Nosso entendimento está correto?

Ref.: Anexo 7 e Apêndice H.

RESPOSTA: O entendimento não está correto. A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar os projetos com a devida certificação nos termos e prazos previstos no APÊNDICE H.

229º Questionamento:

Conforme estabelece o Apêndice H, a concessionária deve apresentar os projetos em BIM, porém considerando que teremos obras a serem executadas e entregues nos anos 1 a 3 de concessão, entendemos que a obrigatoriedade de apresentação em BIM não engloba as obras desse período. Nosso entendimento está correto?

Ref.: Anexo 7 e Apêndice H.

RESPOSTA: O entendimento não está correto. A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar os projetos com a devida certificação nos termos e prazos previstos no APÊNDICE H.

230º Questionamento:

O anexo 21 e Anexo 12 preveem a implantação de marginal contínua do km 286,800 ao km 290,300 sentido crescente e no km 287,000 a 289,300 no sentido decrescente na SP350, porém não estão precificadas no MEF as agulhas intermediárias. Solicitamos que o MEF seja revisado a fim de incorporar esses custos.

Ref.: Anexo 12 e 21.

RESPOSTA: Os estudos disponibilizados no data-room são meramente referenciais e não são vinculantes. Conforme o item 3.2.20, inciso "i" do ANEXO 7, as agulhas de acesso das vias marginais para as vias expressas e das vias expressas para as vias marginais deverão ser propostas pela CONCESSIONÁRIA quando da apresentação do PROJETO FUNCIONAL de modo a prever que os movimentos necessários para a mobilidade da região, não ensejando

qualquer desequilíbrio econômico-financeiro se a posição ou quantitativo forem diferentes do previsto no ANEXO 12.

231º Questionamento:

Dos quatro novos investimentos em alargamento de OAEs previstos na SPA-238/344, uma OAE consta fora do trecho de obras de pavimentação.

Adicionalmente, não foram previstos investimentos na OAE do km 5,281 que está dentro do trecho previsto para pavimentar.

Dessa forma, entendemos que a coordenada da OAE do trecho de pavimentação deva ser ajustada para o Km 5,281. Nosso entendimento está correto?

Ref.: Anexo 2.

RESPOSTA: O alargamento de OAEs é exigido independentemente da pavimentação, quando a largura da plataforma da OAE é menor que a largura da pista projetada. Assim, o entendimento correto é de necessidade de adequação de largura de 4 OAEs na SPA-238/344, não sendo necessária adequação de largura da OAE do km 5,281.

232º Questionamento:

Há previsão de uma correção de traçado do km 44,18 da SP-107. De acordo com o Anexo 02 – o sistema rodoviário da SP-107 encerra-se no km 43,80.

Logo a correção de traçado está fora do trecho delimitado no Anexo 02.

Dessa forma, entendemos que houve um erro material e tal correção será excluída das exigências. Nosso entendimento está correto?

Ref.: Anexo 2.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

233º Questionamento:

As coordenadas de início da duplicação da SP-342 no km 200,30 está localizada em um ponto já duplicado. Desta forma entendemos que a coordenada mais indicada seria na coordenada geográfica -22.189420° | -46.769442°, após o dispositivo.

Dado o histórico de inundação local frequente no afluente do Ribeirão dos Porcos, se a atual coordenada do anexo 21 for mantida com intervenção no trevo existente entendemos que será necessária uma obra de canalização do córrego não prevista no MEF.

Além disso a remodelação do dispositivo para comportar duplicação ensejará uma área de desapropriação considerável em local cercado por indústrias.

Considerando a probabilidade de impacto ambiental e social de grandes proporções, entendemos que a opção com menor impacto social e ambiental seria que a duplicação inicia-se na (coordenada geográfica -22.189420° -46.769442°) e que esse ajuste não prejudicaria a fluidez do tráfego da rodovia, deixando de ser necessário a intervenção na OAE e a adequação no dispositivo existente.

Desta forma entendemos que se trata de erro material e o Anexo 21 será revisado. Está correto o entendimento?

Ref.: Anexo 21.

RESPOSTA: Foi considerada a duplicação da passagem inferior do dispositivo, com a demolição e reconstrução das duas OAEs para atender aos novos gabaritos. Poderá ser avaliada a supressão da adequação por ocasião do Projeto Funcional e licenciamento ambiental, desde que comprovada a inviabilidade técnica e econômica, e mediante análise e aprovação da ARTESP, observadas as normas aplicáveis e os requisitos de segurança.

234º Questionamento:

Na SP-225 entre os kms 0,20 a 1,55, trecho em que a rodovia é duplicada, há um canteiro central fora das normativas vigentes.

Entendemos que nesse trecho já duplicado, a adequação do canteiro central – preconizado no Anexo 21 – é exequível e passível de adequação com implantação de barreira rígida, de acordo com as normas aplicáveis.

Já no trecho entre os kms 1,80 a 4,00, onde a rodovia não é duplicada e não apresenta canteiro central, não é possível fazer adequação, uma vez que o canteiro é inexistente.

Entendemos que se trata de erro material e o Anexo 21 será revisado com a exclusão do trecho sem canteiro central (km 1,80 a km 4,00). Está correto o entendimento?

Ref.: Anexo 21.

RESPOSTA: Observar a resposta ao pedido de esclarecimento nº 198.

235º Questionamento:

De acordo com a Nota (4) da tabela “Parâmetros de Desempenho de Pavimentos - Ramos e Dispositivos” do item 4.2.1 do Anexo 6:

“O valor a ser considerado será a média dos valores individuais de medição de Irregularidade no segmento homogêneo de, no máximo, 1000 metros, não podendo haver valores individuais maiores que 15% (quinze por cento) da média. Caso haja valores individuais maiores que 15% (quinze por cento) da média, a CONCESSIONÁRIA atuará nos trechos de forma a enquadrar o quilômetro nestes padrões.”

Entende-se que essa redação pode levar a penalizar, equivocadamente, segmentos que estejam atendendo plenamente os parâmetros de desempenho estabelecidos no contrato.

Por exemplo, um segmento de 1km composto por 5 valores individuais de 200m de: 1,00 m/km 1,20 m/km 1,10 m/km 1,50 m/km e 1,00 m/km, que são valores excelentes para conforto ao rolamento, levariam a média de 1,16m/km.

Nesse caso hipotético, o segmento de 1,50/km que é um valor extremamente baixo (limite de 2,69 m/km) e que indica um conforto ao rolamento extremamente elevado, seria penalizado pois estaria acima de 15% do valor médio do segmento.

Solicitamos que tal exigência seja revisada, a fim de evitar uma penalização equivocada.

Ref.: Item 4.2.1 do Anexo 6.

RESPOSTA: Na Nota (4) da referida tabela do ANEXO 6, referente ao critério *International Roughness Index* (IRI) para rodovias troncais e marginais, onde se lê “valores individuais maiores que 15% da média”, leia-se “valores individuais maiores que 15% do limite estabelecido para o respectivo período”.

236º Questionamento:

Quadro de "Periodicidade do controle dos parâmetros mínimos exigidos"

A periodicidade do controle dos parâmetros mínimos exigidos está estabelecida no item 4.2.1 – Pavimento, que determina:

- Do 1º ao 30º ano, os levantamentos deflectométricos e o controle das condições de ruído ao rolamento devem ser executados anualmente.
- O inventário da superfície e o controle das condições de conforto devem ser realizados semestralmente até o 20º ano, passando para periodicidade trimestral entre o 21º e o 30º ano.
- As avaliações das condições de segurança devem ser conduzidas anualmente até o 20º ano e semestralmente do 21º ao 30º ano.

É importante destacar que os parâmetros de pavimento não apresentam variações significativas que justifiquem monitoramentos e protocolos junto à agência reguladora em mais de uma ocasião por ano.

No entanto, esses parâmetros devem ser devidamente acompanhados durante a execução das obras pela empresa contratada, conforme previsto.

Além do mais, os parâmetros de desempenho dos pavimentos variam anualmente, conforme destacados nos quadros de “Parâmetros de Desempenho de Pavimento - Rodovias Troncais (SPs, SPIs, SPAs) e Vias Marginais” e “Parâmetros de Desempenho de Pavimentos – Ramos e Dispositivos”.

Diante desse cenário, considera-se adequado revisar a periodicidade do controle dos parâmetros mínimos exigidos no item 4.2.1, de modo que todas as avaliações sejam realizadas anualmente, alinhando-se às práticas adotadas atualmente no estado de São Paulo, tampouco ser penalizadas conforme previsto no Anexo C – FICHAS RELATIVAS AOS INDICADORES DE DESEMPENHO.

Entendemos que não há necessidade de aumentar a frequência da realização dos levantamentos. Solicitamos que sejam adotados os mesmos parâmetros dos editais Nova Raposo e Sorocabana presentes no anexo 6.

Ref.: Item 4.2.1 do Anexo 6.

RESPOSTA: Na tabela “Periodicidade do controle dos parâmetros exigidos”, constante do item 4.2.1., inciso “(h)” do ANEXO 6, considerar as seguintes disposições:

- onde se lê “Semestral”, leia-se “Anual”;
- onde se lê “Trimestral”, leia-se “Semestral”.

237º Questionamento:

Os itens 2.11.1. e 2.11.2. do Anexo 6 apresentam os quadros de prazos do PAI (6 meses) e do PII (12 meses) e em ambos os quadros a atividade 2.2. (h) prevê a regularização e eliminação de degrau entre pista e acostamento, entretanto o MEF não prevê os investimentos destinados a essas intervenções.

Possivelmente o MEF não previu valores, por considerar que não haveria degrau, em função da devolução da Concessionária anterior.

Ocorre, contudo, que os requisitos são distintos (1,2 cm na nova concessão vs 4,0 cm na concessão atual).

Desta forma, propõe-se que os ajustes em degraus nos prazos de PAI e PII sejam limitados aos 4,0 cm - com a exigência do novo parâmetro do 1,2 cm sendo exigível ao final do primeiro ciclo de restauração, quando tal serviço pode ser ajustado com as demais camadas do pavimento.

Ref.: Item 2.2 do Anexo 6.

RESPOSTA: Na entrega do PAI e PII deve ser considerado o desnível máximo entre pista de rolamento e acostamento o valor de 40 mm. O desnível de 12 mm deverá ser garantido a partir do 4º ano de concessão.

238º Questionamento:

Metodologias a serem aplicadas (pavimento)

Em atenção ao parágrafo que trata da das premissas a serem aplicadas na conservação especial de pavimento, transcrito abaixo:

"os trechos que passaram por obras de restauração e/ou implantação recente por parte do DER/SP (últimos 3 (três) anos, em relação à data de assinatura do CONTRATO), estarão dispensados da obrigatoriedade de serem contempladas no primeiro ciclo de conservação especial de pavimento."

Solicitamos o detalhamento/listagem de quais segmentos do DER/SP que passaram por obras de restauração e/ou implantação nos últimos 3 (três) anos.

Ref.: Item 4.2.1 do Anexo 6.

RESPOSTA: Todos os documentos necessários para precificação das propostas foram disponibilizados no data-room.

239º Questionamento:

Quadro de parâmetros

No Anexo 6, item 4.2.1 (Pavimento), é estabelecido que os parâmetros mínimos exigidos, incluindo o critério de deflexão admissível, devem ser atendidos já no primeiro ano da concessão.

Considerando que a malha existente apresenta condições estruturais que demandam intervenções significativas e que a recuperação completa do pavimento está prevista para ocorrer ao longo dos primeiros anos, entendemos fazer sentido que o parâmetro só deva ser atendido

após as obras de recuperação de pavimento.

Nosso entendimento está correto?

Ref.: Item 4.2.1 do Anexo 6.

RESPOSTA: Nas tabelas de “Parâmetros de Desempenho de Pavimento - Rodovias Troncais (SPs, SPIs, SPAs) e Vias Marginais” e “Parâmetros de Desempenho de Pavimentos – Ramos e Dispositivos”, constantes do item 4.2.1, inciso “h” do ANEXO 6, os parâmetros de Deflexões Recuperáveis Características (Dc) serão aplicáveis somente após o início do 4º (quarto) ano da CONCESSÃO.

240º Questionamento:

Com base no parágrafo transcrito abaixo:

"Adicionalmente à campanha de levantamento deflectométrico, deverá ser realizada campanha de sondagens rotativas no pavimento com equipamento tipo “serra copo” de 10 (dez) centímetros de diâmetro. As sondagens serão realizadas próximas aos marcos quilométricos da rodovia para referência de localização, com uma frequência média de uma sondagem a cada 5.000 (cinco mil) metros de pista nos primeiros 5 (cinco) anos de CONCESSÃO. Do sexto ano da CONCESSÃO em diante, a frequência deverá ser de uma sondagem a cada 25.000 (vinte e cinco mil) metros de pista. Os pontos deverão ser alternados em cada uma das campanhas. Deverão ser reconhecidos os materiais e as espessuras componentes das camadas de revestimento e base, bem como mantido um cadastro cumulativo, de modo a fornecer um mapeamento gradual das estruturas dos pavimentos existentes na malha rodoviária, que será utilizado em estudos e projetos, bem como no SGP."

Considerando que esse método é destrutivo e pode gerar impactos operacionais, solicitamos esclarecimento sobre a possibilidade de incluir como alternativa o uso de levantamento não destrutivo por meio de equipamento do tipo GPR (Ground Penetrating Radar), tecnologia amplamente utilizada para avaliação da estrutura do pavimento, permitindo identificar espessuras e materiais das camadas com precisão, sem necessidade de perfuração. Essa alternativa garantiria maior eficiência, menor impacto na operação e resultados adequados para os objetivos do cadastro cumulativo previsto no SGP. Será admitida essa metodologia como substitutiva ou complementar às sondagens rotativas?

Ref.: Item 4.2.1 do Anexo 6.

RESPOSTA: A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar à equipe técnica da ARTESP as justificativas necessárias para a substituição do ensaio, que será avaliada em momento oportuno.

241º Questionamento:

No presente contrato, não é mencionada vida remanescente de pavimento do Sistema Remanescente. Estamos entendendo, dessa forma, que os proponentes devem precificar as intervenções necessárias, sem considerar vida remanescente para o pavimento do Sistema Remanescente. Nosso entendimento está correto?

Ref.: Planilha MEF – Aba “pavimento”.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

242º Questionamento:

Embora o Anexo 6 mencione o recobrimento obrigatório a cada intervenção especial em toda área com superfície asfáltica, o investimento necessário para o recobrimento não é previsto no MEF.

Dessa forma, entendemos que o recobrimento obrigatório deve ocorrer em cada intervenção especial após a fase de recuperação de pavimento, ou seja, excluindo tal obrigação da fase de recuperação do pavimento. Nosso entendimento está correto?

Ref.: MEF.

RESPOSTA: Conforme item 4.2.1 (h) do Anexo 06, a intervenção superficial contínua é exigida a partir do 4º ano de concessão quando ocorrer 20 remendos em uma extensão de 1.000 metros e acima de 4 remendos em uma extensão de 100 metros. A Concessionária poderá definir a metodologia e a extensão das intervenções de conservação especial de pavimento, não sendo obrigatório o recobrimento de 100% da superfície a cada ciclo, desde que os parâmetros de desempenho e o intervalo mínimo entre intervenções sejam rigorosamente cumpridos.

243º Questionamento:

As estruturas C, D e E de pavimento propostas para tráfego N maior ou igual a 5,0E+07 (aba "Pav Novo" do MEF) apresentam revestimento em concreto asfáltico da faixa DER 12,5mm (aba "\$Pav Novo" do MEF).

Conforme Instrução de Projeto de Pavimentação do DER-SP, IP-DE-P00/001, rev. B, é obrigatório o uso de misturas asfálticas com granulometria descontínua (SMA, CPA ou Gap Graded) em camada de rolamento para $N > 5,0E+07$.

Dessa maneira entendemos que as estruturas não atendem a IP-DE-P00/001 do DER-SP. Nosso entendimento está correto? Se sim, favor ajustar ou esclarecer como tais estruturas serão exigidas da concessionária.

Ref.: Planilha MEF – Aba "\$Pav Novo".

RESPOSTA: Os estudos disponibilizados no data-room são referenciais e não são vinculantes. Será responsabilidade da CONCESSIONÁRIA definir a metodologia e a extensão das intervenções desde que os parâmetros de desempenho do ANEXO 6 sejam rigorosamente cumpridos. O cálculo do número N deverá utilizar as normas IP-DE-P00-001 e IP DE-P00-002 em sua revisão A, ou seja, sem a utilização de desvios associados à previsão de tráfego.

244º Questionamento:

Não foram localizadas, tanto no MEF (aba 'Pav Resumo') quanto no Anexo 21 do edital, referências ou valores destinados à recuperação e manutenção do pavimento dos dispositivos existentes. Esclarecer se há previsão para essas intervenções e, em caso afirmativo, onde essa informação pode ser consultada?

Ref.: MEF.

RESPOSTA: A recuperação e manutenção do pavimento dos dispositivos existentes estão quantificadas no ANEXO 21, sendo a contabilização no Modelo Econômico-Financeiro realizada

através do cadastro de alças e marginais existentes, que já contemplam os dispositivos. Entretanto, ressalta-se que o MEF e os demais estudos disponibilizados no data-room são referenciais e não são vinculantes.

São Paulo, 5 de fevereiro de 2026

Comissão de Contratação

Renata Gonzalez

Presidente da Comissão de Contratação

Raquel França Carneiro

Cecília Thomé Alvarez

Alessandra Biavati Rizzotto

São Paulo, na data da assinatura digital.



Documento assinado eletronicamente por **Alessandra Biavati Rizzotto, Diretora**, em 05/02/2026, às 18:36, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no [Decreto Estadual nº 67.641, de 10 de abril de 2023](#).



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



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



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



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site

[https://sei.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?](https://sei.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)

[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 **0097086383** e o código CRC **04EDC504**.
