

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

2º RELATÓRIO DE ESCLARECIMENTOS A LICITANTES

QUESTIONAMENTO 03

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
1 - "[...] venho por meio deste e-mail buscar informações a respeito da Consulta Pública SEINFRA Nº 001/2018 sobre a Parceria Público-Privada (PPP), na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador - Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz. Dado a data limite de 22/02/2019 para o envio de contribuições, questiono se há previsão de realização de audiência pública antes de tal data. Aguardo resposta, me mantenho a disposição e desde já agradeço pela atenção [...]",	Foi realizada em 21/03/2019 Audiência Pública no auditório da Secretaria de Infraestrutura da Bahia.

QUESTIONAMENTO 04

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Ao analisar os documentos fornecidos pela SEINFRA no site oficial da presente Consulta Pública referente ao projeto SVO Ponte Salvador - Itaparica, percebemos uma diferença de quilômetros no trecho das pistas de acesso à Ponte em Salvador. A informação fornecida nos estudos anteriores das empresas Cowi, Enescil e Maia Melo, era de um trecho de 4,22km. Já na presente Consulta Pública, Minuta de Contrato, Item 2.1.a foi divulgado que o mesmo trecho seria de 4,6 km. A falta de um projeto atualizado nos impede de confirmar se houve de fato alguma alteração no Projeto, ou se trata apenas de um erro material da Consulta Pública. Se faz necessário portanto um esclarecimento e definição da extensão do trecho referido. Houve uma diferença na altura da Ponte, entre a lamina d'água e o tabuleiro, ao comparar o desenho/perfil fornecido na presente Consulta Pública, Planta e Perfil da Ponte - Projeto Referencial, com os Parâmetros divulgados durante o Chamamento Público nº 001/2017 pela SEPLAN sobre o mesmo Projeto. Tal informação deve ser precisa e inequívoca, de forma que é imprescindível para se calcular o custo de construção da Ponte como um todo, e não apenas do vão central, visto que a altura do mesmo impacta na altura dos pilares adjacentes. Também apresenta uma falta de detalhamento, e até uma diferença significativa, sobre o valor do CAPEX divulgado na presente Consulta Pública, Quadro de Premissas Econômico-	O orçamento com estas alterações está em fase de revisão.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

Financeiras item 02, em comparação ao CAPEX divulgado no trabalho realizado para o Governo do Estado pelas empresas Cowi, Enescil e Maia Melo. Primeiramente vale ressaltar que na presente Consulta Pública apenas foi divulgado o valor global do CAPEX, sem discriminar conforme o escopo da construção, os diferentes trechos do Projeto, seja a própria Ponte Salvador Itaparica, os acessos em Salvador, os acessos em Vera Cruz, nova rodovia expressa na Ilha, e duplicação do trecho da BA001 até a ponte do funil. Adicionalmente, ao compararmos o orçamento do mesmo escopo presente no relatório do trabalho da Cowi, Enescil e Maia de Melo, valores estes defasados de 2015, se atualizarmos aplicando índices IPCA ou INCC, corrigindo a inflação, encontramos o valor significativamente maior que o divulgado na presente Consulta Pública, para o mesmo escopo de trabalho (construção dos mesmos trechos da obra). Ressaltamos ainda que as alterações de projeto que constam no desenho/perfil divulgado nesta Consulta Pública, não justificam tamanha redução do custo total da obra. Sendo assim, se faz necessário não só a divulgação do CAPEX detalhado conforme escopo, mas também uma nota explicativa para a redução significativa do custo de construção da Ponte, vez que os demais trechos não sofreram alteração de projeto.

Foi observado que não foi divulgada a TIR (Taxa Interna de Retorno) do Projeto, bem como o seu Fluxo de Caixa. Tais informações são imprescindíveis para avaliar a viabilidade financeira do Projeto.

Além de uma falta de detalhamento das informações sobre a demanda de veículos que foram apresentados no Quadro de Premissas Econômico-Financeiras, Item 09. Não conseguimos identificar qual o tráfego de veículos durante os dias de semana, e o tráfego durante os fins de semana, separadamente. Esta informação é imprescindível para calcular o impacto do preço das tarifas diferenciadas ora divulgadas na presente Consulta Pública. Bem como não conseguimos identificar do que se trata a “tarifa promocional” também divulgada na presente Consulta Pública no Quadro de Premissas Econômico-Financeiras, item 05, ou seja, se faz necessário divulgar também o volume de tráfego a ser considerado para aplicação da Tarifa Promocional, e esclarecer se o governo vai subsidiar esta tarifa promocional, aumento a Contraprestação Pública, e ainda se a aplicação dessa Tarifa Promocional será para uso facultativo da Concessionária ou obrigatório. Por fim, gostaríamos de ressaltar a necessidade de divulgação de um estudo de demanda detalhado, realizado por empresa especializada, de forma que seja possível calcular o impacto desses diferentes valores de tarifas de pedágio em relação ao seu respectivo volume de tráfego, para então se chegar ao valor total da receita com o tráfego de veículos.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

	Quanto antes essas informações forem esclarecidas e divulgadas, melhor para as Partes interessadas avaliarem a sua possível participação na licitação.	
--	--	--

QUESTIONAMENTO 05

	TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
	Ao analisar os documentos fornecidos pela SEINFRA no site oficial da presente Consulta Pública referente ao projeto SVO Ponte Salvador - Itaparica, gostaria de esclarecer algumas questões, conforme duvidas abaixo. 1. O Governo do Estado tem a liberdade de empréstimo (financiamento)? Ha necessidade de este processo ser aprovado pelo Governo Federal? No momento, qual e o valor máximo (limite) que se possa endividar do Governo do Estado da Bahia? 2. Em relação ao Aporte de R\$ 1 bilhão, como vai ser pago? Pode detalhar onde vai ser usado este recurso? Vai ser considerado como capital do projeto ou fonte de receita extraordinaria? 3. Além da proteção cambial, qual apoio ou ajuda que o Governo possa fornecer para o Projeto do SVO? 4. Quais são os principais recursos que o Governo pode usar como Garantia? Usar estes recursos como garantia ha necessidade de ser aprovado pelo Governo Federal ou setor juridico do Estado? 5. Para viabilizar a contraprestação do projeto e garantia de demanda de veiculos, estes gastos vão ser considerado dentro do orçamento do Estado? Quais ações que o governo pretende tomar para garantir que o pagamento seja efetuado? Quanto antes essas informações forem esclarecidas e divulgadas, melhor para as Partes interessadas avaliarem a sua possível participação na licitação.	1-A capacidade de endividamento do Governo do Estado da Bahia atende, a priori, as necessidades de aporte do projeto no horizonte temporal que está previsto. Maiores informações consultar o site da SEFAZ: www.sefaz.ba.gov.br 2- O aporte do Governo será no valor de R\$ 1,5 bilhão, e será pago de acordo com o cronograma a ser disponibilizado no Anexo IX da minuta do contrato. 3- Na publicação do Edital serão disponibilizadas todas as informações relacionadas. 4- Na publicação do Edital serão disponibilizadas todas as informações relacionadas. 5- Na publicação do Edital serão disponibilizadas todas as informações relacionadas.

QUESTIONAMENTO 06

	TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
	Primeiramente entendemos necessário contemplar no escopo a delegação à concessionária além dos serviços de construção, os serviços de operação e manutenção do Sistema Viário do Oeste. Ademais,	A segunda fase do projeto está em negociação com a União para que seja feita pelo Estado como obra pública e em seguida

Consulta Pública Nº 001/2018

OBJETO:Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz

considerando que a duplicação, implantação, revitalização, operação, exploração e manutenção da Ponte do Funil, entre os municípios de Vera Cruz e Nazaré; da BA 001, no trecho entre a cabeceira da nova ponte, na Ilha de Itaparica, e a cidade de Nazaré; dos trechos rodoviários entre Nazaré e Santo Antônio de Jesus (entroncamento com a BR 101), Trecho de Nazaré a Valença (manutenção e requalificação), são fundamentais para a geração de demanda e consequente viabilidade econômica e financeira do projeto, sugerimos que o Sistema Viário do Oeste seja dividido em duas fases, sendo a primeira fase o escopo previsto na cláusula 2.1 do contrato disponibilizado na consulta pública, de responsabilidade da concessionária, e a segunda fase contemplando o escopo acima citado, cuja implantação seria de responsabilidade do poder concedente, podendo a concessionária ter preferência nesta implantação, sendo certo que ambas as fases devem entrar em operação de forma simultânea. Diante disto, sugerimos a seguinte redação para uma definição de Sistema Viário do Oeste na cláusula 1.1., e a seguinte redação para a cláusula 2.1 do contrato de concessão:

Proposta:

1.1.

Definições:

(Ixi) “Sistema Viário Oeste” – É o empreendimento objeto das Obras e dos Serviços outorgados ou que podem ser outorgados à Concessionária nos termos da Cláusula Segunda do Contrato, compreendendo:

Primeira Fase: A construção, operação, exploração e manutenção:

A) Trecho 1 – Acesso viário em Salvador, com extensão de 4,60KM

B) Trecho 2 – Ponte Salvador-Ilha de Itaparica, com extensão de 12,36 KM. C) Trecho 3 – Nova Rodovia Expressa a ser contruída na Ilha de Itaparica, com extensão de 21,41 KM.

D) Trecho 4 – Recuperação e ampliação de trecho da BA-001 existente, desde a Nova Todovia Expressa até a cabeceira da Ponte do Funil, com extensão de 8,8 KM.

Segunda Fase: A duplicação, implantação, revitalização, operação, exploração e manutenção:

A) Da Ponte do Funil, entre os municípios de Vera Cruz e Nazaré;

B) Da BA 001, no trecho entre a cabeceira da nova ponte, na Ilha de Itaparica, e a cidade de Nazaré;

C) Dos trechos rodoviários entre Nazaré e Santo Antônio de Jesus (entroncamento com a BR 101).

D) Trecho de Nazaré a Valença. (manutenção e requalificação).

2.1. O objeto deste Contrato é a delegação, por meio de parceria público-privada, na modalidade

delegada a iniciativa privada.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

de concessão patrocinada, da Primeira Fase do Sistema Viário do Oeste. 2.1.1 As obras de construção da Segunda Fase devem ser finalizadas até a data de início da Primeira Fase, observando os procedimentos previstos nas subcláusulas abaixo. 2.1.2 Caberá à Concessionária apresentar, para aprovação do Concedente, os estudos relativos à execução da Segunda Fase em até 24 meses contados a partir da Data de Eficácia do Contrato, os quais deverão compreender: (i) identificação e descrição do traçado viário da Segunda Fase; (ii) anteprojeto de engenharia; e (iii) proposta econômica que considere a construção, operação, exploração e manutenção da Segunda Fase calculada nos termos da subcláusula 2.1.5 do Contrato. 2.1.2.1 Os estudos produzidos pela Concessionária nos termos da subcláusula 2.1.2 serão considerados de propriedade do Concedente, para todos os efeitos e seus respectivos custo serão reembolsados a concessionaria, na hipótese desta não executar as Obras da Segunda Fase. 2.1.2.2 A execução da Segunda Fase, se aprovados os estudos, poderá ser realizada pela Concessionária, mediante recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão ou por terceiros, a critério do Concedente. 2.1.2.2.1 A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de que trata a subcláusula 2.1.2.2 deve ser prévio, cumprindo ainda observar os termos da Cláusula 25. 2.1.3 A execução da Segunda Fase será objeto de termo aditivo ao Contrato, devendo a remuneração da Concessionária ser mensurada pela utilização do método do fluxo de caixa marginal, conforme descrito na subcláusula 24.8. 2.1.4. Eventual necessidade de alteração dos projetos executivos do Sistema Viário Oeste em decorrência da execução da Segunda Fase, com impacto financeiro, acarretará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão. 2.2. A Concessionária é integralmente responsável pela aquisição e disponibilização de todo e qualquer insumo, bem, equipamento ou material necessários à consecução das obrigações referidas nas subcláusulas acima.	
--	--

QUESTIONAMENTO 07		
	TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
	Visando conferir maior segurança jurídica ao projeto, sugerimos a redação da cláusula abaixo. Proposta: 4.2. A partir da data do início da operação da Concessão, será assumido pela Concessionária	Reiteramos que o projeto publicado trata-se de projeto de referência e poderá sofrer alterações, devendo manter a diretriz conceitual.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

	o trecho de 8,8 km da BA-001, desde o km [●] até a cabeceira da Ponte do Funil.	
--	---	--

QUESTIONAMENTO 08

	TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
	Considerando que o licenciamento prévio do projeto foi realizado em junho de 2016, com prazo de validade de 5 anos, o que poderá demandar atualizações, e considerando o exíguo prazo de 1 ano estipulado para a realização dos projetos e obtenção das respectivas licenças de instalação, estas últimas que deverão inclusive demandar o cumprimento de condicionantes pelo Estado da Bahia, sugerimos que algumas obras consideradas como de caminho crítico, e as relativas aos canteiros de obras nos quais necessitarão ser construídos piers de acesso ao mar, que seja definido como condição de eficácia do contrato a obtenção do licenciamento das referidas obras, visando evitar impacto no cronograma de execução do contrato, cujo o prazo estabelecido já é o máximo permitido por lei (35 anos). Proposta: 5.1. A Concessionária deverá: 5.1.1. Obter todas as licenças, permissões e autorizações necessárias às Obras de caráter obrigatório constantes do PER, incluindo as licenças ambientais, contando com a colaboração do Concedente, observadas as disposições deste Contrato, especialmente a subcláusula 3.2 “iv”;	Texto acolhido em parte. O Concedente dará apoio institucional.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 09

	TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
	Considerando que a extinção do serviço do Ferry Boat é fundamental para a viabilidade econômica e financeira da Concessão, sugerimos a inclusão na cláusula 8 (Obras e Serviços) a redação da subcláusula abaixo no contrato, de forma a conferir maior segurança jurídica à concessionária. Proposta: 8.X.X O Concedente deve em até 30 (trinta) dias contados da data do início da operação da Ponte Salvador-Itaparica, rescindir o Contrato de Concessão de Linha – AGERBA nº 02/2014 e todos os contratos públicos que operam a linha marítima que atravessa a Baía de Todos os Santos ligando o Terminal Turístico Náutico da Bahia (TTNB) no bairro do Comércio em Salvador ao Terminal Hidroviário de Vera Cruz, na Ilha de Itaparica. 8.X.X.X. O descumprimento da subcláusula acima pelo Concedente configurará hipótese de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, sem prejuízo do direito de rescisão do Contrato da Concessionária previsto na subcláusula 37.1“v”	A princípio O Governo não considera economicamente viável a continuação do serviço de Ferry e lanchas para Ilha de Itaparica com o início da operação da ponte Salvador – Itaparica. A proposta será analisada.

QUESTIONAMENTO 10

	TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
	Considerando que a extinção do serviço do Ferry Boat é fundamental para a viabilidade econômica e financeira da Concessão, sugerimos a inclusão na cláusula 8 (Obras e Serviços) a redação da subcláusula abaixo no contrato, de forma a conferir maior segurança jurídica à concessionária. Proposta: 8.X.X O Concedente deve em até 30 (trinta) dias contados da data do início da operação da Ponte Salvador-Itaparica, rescindir o Contrato de Concessão de Linha – AGERBA nº 02/2014 e todos os contratos públicos que operam a linha marítima que atravessa a Baía de Todos os Santos ligando o Terminal Turístico Náutico da Bahia (TTNB) no bairro do Comércio em Salvador ao Terminal Hidroviário de Vera Cruz, na Ilha de Itaparica. 8.X.X.X. O descumprimento da subcláusula acima pelo Concedente configurará hipótese de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, sem prejuízo do direito de rescisão do Contrato da Concessionária previsto na subcláusula 37.1“v”	A princípio O Governo não considera economicamente viável a continuação do serviço de Ferry e lanchas para Ilha de Itaparica com o início da operação da ponte Salvador – Itaparica. A proposta será analisada.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 11		
	TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
	Visando minimizar os custos e conferir maior segurança jurídica ao projeto, sugerimos a inclusão na cláusula 8 (Obras e Serviços) a redação da subcláusula abaixo no contrato. Proposta: 8.X.X. O Concedente é responsável pela manutenção das condições das rodovias que compõem o Sistema Viário Oeste até a data do início da operação da Ponte Salvador - Itaparica. 8.X.X.X. O descumprimento da subcláusula 8.1.8 pelo Concedente configurará hipótese de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.	O Concedente será responsável pela manutenção das rodovias que <u>não</u> estiverem sob a intervenção da Concessionária. A subcláusula 8.1.8 não alude a situação ensejadora de reequilíbrio econômico financeiro.
QUESTIONAMENTO 12		
	TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
	Visando conferir segurança técnica e jurídica ao projeto, até mesmo porque o Estado da Bahia despendeu considerável tempo e recursos no desenvolvimento dos estudos que embasam o projeto, cujas informações devem ser garantias, sugerimos a revisão da redação da cláusula abaixo: Proposta: 9.2. A Concessionária não será de qualquer maneira liberada de suas obrigações contratuais, tampouco terá direito a ser indenizada pelo Concedente, em razão de qualquer interpretação incorreta ou insuficiente de informação que lhe foi fornecida pelo Concedente, ou por qualquer outra fonte, reconhecendo que é sua obrigação realizar os levantamentos para a verificação da correta interpretação e precisão de qualquer informação que lhe foi fornecida, salvo nos casos expressamente previstos no Edital, Contrato e Anexos.	A sugestão será acolhida.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 13

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Sugerimos que seja excluído o prazo para prestação de informações sobre fatos que alterem de modo relevante o normal desenvolvimento da Concessão, haja vista que não há no ordenamento jurídico brasileiro qualquer norma que imponha um prazo determinado para o cumprimento desta obrigação, e restrinja o consequente exercício de um possível direito que surja em razão da ocorrência de um fato que altere de modo relevante o normal desenvolvimento da Concessão, salvo as regras de prescrição e decadência descritas no Código Civil Brasileiro . Portanto, sugerimos a proposição da redação prevista na cláusula abaixo. Proposta: 10.1.1. Dar conhecimento tão logo quando possível ao Concedente de todo e qualquer fato que altere de modo relevante o normal desenvolvimento da Concessão;	Nosso entendimento é que o Concedente deve dar conhecimento imediato de todo e qualquer fato que altere de modo relevante o normal desenvolvimento da Concessão.

QUESTIONAMENTO 14

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
- Visando conferir segurança técnica e jurídica, e imparcialidade na apuração dos índices de desempenho da concessão, sugerimos que esta atividade seja realizada exclusivamente pelo Verificador Independente, permanecendo a AGERBA com a atividade apenas de validação desta apuração. Desta forma, sugerimos a proposição da redação prevista na cláusula abaixo. Proposta: 12.6. Na fiscalização do Contrato, a AGERBA terá como atribuições, sem limitação: (i) a validação da apuração dos Índices de Desempenho, realizada pelo Verificador Independente, e o cálculo da variação da Contraprestação Pública Mensal Efetiva, na forma da subcláusula 17.3 e Anexo 3; (ii) validar todos os dados técnicos e econômico-financeiros dos pedidos de revisão ordinária e extraordinária, por meio da análise do cenário que originou a reinvidicação frente aos termos contratuais e da elaboração de parecer técnico que deverá dar suporte à análise do impacto econômico-financeiro do pleito no projeto, podendo recomendar parâmetros e critérios para a realização do processo de recomposição; (iii) a elaboração de opinativo técnico acerca do equilíbrio econômico-financeiro do	A fiscalização do contrato será feita pela AGERBA e o verificador independente existirá sempre que necessário.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

	Contrato, nas hipóteses previstas no Contrato; (iv) verificação das especificações de Serviços e do cumprimento do cronograma das Obras e serviços previstos no PER; (v) a realização de testes de qualidade nos termos previstos neste Contrato; (vi) auxílio à Autoridade Competente no processo de aplicação das penalidades previstas neste Contrato e na legislação aplicável; (vii) auxiliar na avaliação do recebimento das instalações e equipamentos no âmbito deste Contrato; (viii) auxiliar na avaliação final dos Bens Reversíveis quando da extinção da Concessão; (ix) realizar as pesquisas de satisfação previstas no Contrato; (x) monitorar os resultados da execução da Concessão e validar os dados obtidos; (xi) aferir se as transações mantidas com partes relacionadas ocorreram em condições equitativas de mercado; e (xii) desempenhar as demais atribuições sob sua competência, consoante expressamente consignadas nas demais cláusulas deste Contrato;	
--	--	--

QUESTIONAMENTO 15

	TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
	Visando estimular a concessionária a investir em tecnologia, processos e procedimentos que gerem ganhos de produtividade no desempenho da execução do contrato, sugerimos que estes ganhos não sejam compartilhados com o concedente, sendo absorvidos na sua integralidade pela concessionária. Diante disto, propomos a seguinte redação: Proposta: 14.1. Nos termos do art. 5º, inciso IX, da Lei Federal nº 11.079/04, de 30 de dezembro de 2004, a Concessionária deverá compartilhar com o Concedente, os ganhos econômicos que obtiver, em decorrência da redução de risco de créditos dos financiamentos utilizados pela Concessionária, na proporção de 50% (cinquenta por cento) para a Concessionária e de 50% (cinquenta por cento) para a Concedente. 14.1.1. Os ganhos econômicos que obtiver, em decorrência da redução de risco de créditos dos financiamentos utilizados pela Concessionária, serão aferidos nas revisões ordinárias e incorporados ao valor da Contraprestação Anual Máxima.	Entendemos não ser necessário a revisão do item 14.1.1 pois a inclusão “em decorrência da redução de riscos” já faz parte do item geral 14.1. A previsão de compartilhamento de ganhos de produtividade decorre da exigência constante no inciso VI da Lei Baiana de Parcerias Público-Privadas, Lei nº 9.290/2004. Deste modo, a sugestão apresentada não será acolhida.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

	14.2. Os ganhos econômicos que obtiver, em decorrência da redução de risco de créditos dos financiamentos utilizados pela Concessionária, serão verificados em relação ao Plano de Negócios apresentado pela Concessionária.	
QUESTIONAMENTO 16		
	TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
	Em que pese a definição de TARIFA DE PEDÁGIO prevista na minuta do contrato de concessão fazer menção a uma estrutura tarifária, esta não está definida no contrato. Ademais, ressaltamos que a redação da cláusula 16.5. está em conflito o Anexo 11 disponibilizado na consulta pública, pois este anexo prevê tarifa promocional. Diante disto sugerimos a redação da cláusula abaixo. ACRESCENTAR CLÁUSULAS ABAIXO: Proposta: 16.7. A Tarifa Básica de Pedágio corresponde ao valor a ser pago, por sentido, pelo usuário de veículo correspondente à Categoria 1, que será atribuída aos veículos com 02 (dois) eixos e rodagem traseira simples (veículos leves e pesados). 16.7.1. Considerando o modelo de tarifação adotado, bem como a localização prevista para as praças de pedágio, nos termos do PER, foi definido o valor da Tarifa Básica de Pedágio em cada praça, em dias de semana (de segunda-feira à sexta-feira, exceto feriados) que corresponde na data base de [●] a: (i) Na praça de pedágio localizada na Ponte Salvador-Itaparica, R\$ 45,00 (quarenta e cinco reais) conforme previsto no Edital e no PER, incorporadas as revisões previstas nas Cláusulas [●]; e (ii) Na praça de pedágio localizada na Ponte do Funil, R\$ 5,00 (cinco reais) conforme previsto no Edital e no PER, incorporadas as revisões previstas nas Cláusulas [●]. E em dias de fim de semana e feriados correspondente a: (i) na praça de pedágio localizada na Ponte Salvador-Itaparica, R\$ 58,50 (cinquenta e oito reais e cinquenta centavos), conforme previsto no Edital e no PER, incorporadas as revisões previstas nas Cláusulas [●] do Contrato; e (ii) na praça de pedágio localizada na Ponte do Funil, R\$ 6,50 (seis reais e cinquenta centavos), conforme previsto no Edital e no PER, incorporadas as revisões previstas nas Cláusulas [●] do Contrato.	O modelo de política tarifária está em revisão.

Consulta Pública Nº 001/2018

OBJETO:Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz

16.7.2. As Tarifas de Pedágio são diferenciadas por categoria de veículos, em decorrência dos desgastes físicos diferenciados que os mesmos acarretam às rodovias e aos trechos rodoviários de acesso que compõem o Sistema Viário Oeste, que implicam em custos diferenciados de engenharia das vias. 16.7.3. A correspondência dos valores das Tarifas de Pedágio, pelas diferentes categorias de veículos, é a seguinte:				
Categoria	Tipo de Veículo	Nº de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa
01	Motocicleta			0,5
02	Automóvel			1
03	Caminhão/Ônibus	2		2
04	Caminhão/Ônibus	3		3
05	Caminhão/Ônibus	4		4
06	Caminhão	5		5
07	Caminhão	6		6
08	Caminhão	7		7
09	Caminhão	8		8
10	Caminhão	9		9
16.8. Para os veículos com mais de 6 (seis) eixos e os denominados "veículos especiais", que transportam cargas superpesadas e indivisíveis, a Concessionária cobrará Tarifa de Pedágio equivalente à categoria 7 (sete), acrescida do valor da tarifa dos veículos da categoria 1 (um), multiplicada pelo número de eixos que excederem a 6 (seis). 16.9. A Tarifa de Pedágio a ser efetivamente cobrada dos Usuários do Sistema Viário Oeste				

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

	corresponderá ao produto do valor da Tarifa Básica de Pedágio pelo multiplicador da tarifa de cada uma das Categorias previstas no Quadro de Tarifas, fixada para cada uma das praças de pedágio nos respectivos sentidos, conforme estabelecido neste Contrato.	
--	--	--

QUESTIONAMENTO 17

	TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
	A minuta da consulta pública estabeleceu um valor linear de contraprestação anual. Visando conferir uma maior flexibilidade na estruturação econômica e financeira das propostas à serem apresentadas pelas licitantes, sugerimos a redação da cláusula abaixo. Proposta: 17.2. O cálculo da Contraprestação Pública Mensal Efetiva será feito a partir da consideração da Contraprestação Pública Anual Máxima de cada ano de execução do Contrato prevista no Plano de Negócios,, da qual 1/12 corresponderá à Contraprestação Pública Mensal Máxima.	A proposta não será acolhida.

QUESTIONAMENTO 18

	TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
	Visando conferir maior segurança jurídica, econômica e financeira ao projeto, sugerimos a adoção das cláusulas abaixo. Proposta: 17.3. O valor da Contraprestação Pública Mensal Efetiva poderá variar de acordo com o cumprimento pela Concessionária dos Índices de Desempenho, por meio da redução proporcional da Contraprestação Pública Mensal Máxima, mediante a aplicação do fator “FD” na fórmula prevista no Anexo [●]. 17.4. O valor da Contraprestação Pública Mensal Efetiva deverá assegurar à Concessionária a receita necessária a fazer face: (i) aos custos de amortização e juros de financiamentos, relativos às Obras e Serviços do Sistema Viário Oeste; (ii) aos tributos devidos pela Concessionária; e (iii) ao atendimento das condições operacionais mínimas do Sistema Viário Oeste. 17.4.1. A fim de assegurar o disposto acima a Contraprestação Pública Mensal Efetiva será composta de uma parcela fixa e uma parcela variável, sendo a parcela variável correspondente a despesas de operação e manutenção e despesas gerais, excluídas as despesas financeiras, para um mês de operação, indicado pela Concessionária em sua Proposta Econômica,	O Edital deverá dispor sobre o regramento sobre a Contraprestação Mensal Efetiva.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

limitado a 5% (cinco por cento) da Contraprestação Pública Mensal Máxima. A parcela fixa corresponderá ao total da Contraprestação Pública Mensal Efetiva, excluído o valor da parcela variável.

17.4.2. A parcela variável poderá sofrer abatimentos com base no cumprimento dos Índices de Desempenho por meio da redução proporcional da Contraprestação Pública Mensal Máxima, mediante a aplicação do fator “FD” na fórmula prevista no Anexo [●].

17.5.2. Caso, verificado o início da operação do Sistema Viário Oeste, o Concedente, por culpa exclusiva, ainda não haja selecionado o Verificador 11 Independente, presume-se atribuída a nota de desempenho máxima à Concessionária.

17.7. No caso de inadimplemento do pagamento da Contraprestação Pública Mensal Efetiva à Concessionária, será aplicável o seguinte:

17.7.1. O débito será acrescido no valor de [●]% ([●]) e juros, segundo a taxa [●]. 17.7.2. No caso de atraso superior a [●] (noventa) dias, será conferida à Concessionária a faculdade de suspender os investimentos e atividades em curso. 17.7.2.1. A suspensão dos investimentos e atividades em curso por parte da Concessionária ensejará a postergação dos prazos definidos no PER e isentará a Concessionária relativamente a qualquer atraso até que o inadimplemento do pagamento da Contraprestação Pública Mensal Efetiva à Concessionária seja devidamente remediado pelo Concedente.

17.7.2.2. Durante o período de atraso, não poderão ser aplicados nenhum deflator com base nos Índices de Desempenho, devendo a Concessionária ser integralmente remunerada pelos serviços prestados.

QUESTIONAMENTO 19

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
visando conferir maior segurança jurídica ao projeto, sugerimos a redação da cláusula abaixo. Proposta: 18.3. As parcelas do Aporte de Recursos serão pagas em até 40 (quarenta) dias, a contar do primeiro dia útil do mês subsequente ao recebimento dos documentos consignados na subcláusula 18.4, observado, em todo caso, o disposto na subcláusula 18.4.2, no Anexo 10 e no art. 7º, § 2º da lei n. 11.079/2004.	O texto não será alterado em virtude da Cláusula 18 tratar especificamente dos prazos para pagamento dos aportes, não objetivando estabelecer proporcionalidade entre o aportado e o investimento, o qual já é garantido na própria Lei. O texto permanece igual, retificando apenas o nº do Anexo.

QUESTIONAMENTO 20

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
-----------------	----------

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

O reajuste dos contratos públicos é regulado pela lei 10.192/ 2001, a qual estabelece a periodicidade anual a contar da data base da proposta econômica ou orçamento a que se refere, vide art. 3º, § 1º da referida lei. Diante disso, sugerimos a redação da cláusula abaixo. Proposta: 19.3. Reajustes do Aporte de Recursos 19.3.1. O valor de cada parcela do Aporte de Recursos será reajustado anualmente, a contar da data base da Proposta Econômica ou orçamento a que se refere, de acordo com a seguinte equação: $ARt = ARO \times IPCAt / IPCA0$ Onde: ARO: é o Valor da parcela do Aporte de Recursos na data [●]; ARt: é o Valor da parcela do Aporte de Recurso Efetivo no ano contratual t; IPCA0: é o número índice do IPCA na data [●] [●]; IPCAt: é o número índice do IPCA do segundo mês anterior à data de reajuste no ano contratual.	O reajuste do aporte e o método do seu cálculo já estão previstos na Minuta do Contrato.
---	---

QUESTIONAMENTO 21

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
- Visando conferir maior segurança jurídica ao projeto, sugerimos a redação da cláusula abaixo. Proposta: 18.4. O desconto indicado na Proposta Econômica apresentada pela Concessionária durante a Concorrência aplica-se tão somente à Contraprestação Pública Anual Máxima, não incidindo sobre os valores a serem pagos pelo Concedente a título de Aporte de Recursos referidos na subcláusula 18.1 e no Anexo 10.	Entendimento correto, contudo a ressalva deverá constar no item 16.22 do Edital que trata especificamente da Proposta Econômica..

QUESTIONAMENTO 22

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

O reajuste dos contratos públicos é regulado pela lei 10.192/ 2001, a qual estabelece a periodicidade anual a contar da data base da proposta econômica ou orçamento a que se refere, vide art. 3º, § 1º da referida lei. Diante disso, sugerimos a redação da cláusula abaixo. Proposta:
 19.1.1.1. A Tarifa Básica de Pedágio terá o seu primeiro reajuste contratual em 1 (um) ano a contar da data base da Proposta Econômica ou orçamento a que se refere.

A inclusão da “data da assinatura do contrato” como marco temporal para a realização do primeiro reajuste da tarifa básica de pedágio visa evitar que o contrato entre em vigência em momento que, à luz do regramento legal, os valores já deveriam estar reajustados, à vista da ocorrência de situações que eventualmente posterguem a sua assinatura.

QUESTIONAMENTO 23

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Visando conferir maior segurança jurídica à concessionária, sugerimos a redação da cláusula abaixo. Ressaltamos que o art. 5º, § 1º da lei n. 11.079/2004 garante que “as cláusulas contratuais de atualização automática de valores baseadas em índices e fórmulas matemáticas, quando houver, serão aplicadas sem necessidade de homologação pela administração pública, exceto se esta publicar, na imprensa oficial, onde houver até o prazo de 15 dias após a apresentação da fatura, razões fundamentadas nesta Lei ou no contrato para a rejeição da atualização.” Proposta: 19.1.3. O valor reajustado da Tarifa de Pedágio será aplicado automaticamente pela Concessionária e formalizado pela AGERBA, sem a necessidade de autorização pelo Concedente.	redação será analisada.

QUESTIONAMENTO 24

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Visando conferir maior segurança econômica e financeira ao contrato, e independência na definição do índice de correção a ser substituído, sugerimos que este índice seja determinado pela AGERBA e não pelo Concedente, e no após 30 (trinta) dias conforme a redação da cláusula abaixo. Proposta: 19.1.4. Em caso de extinção de qualquer dos índices de reajuste previstos neste Contrato, o índice a ser utilizado deverá ser aquele que o substituir. Caso nenhum índice venha a substituir automaticamente o índice extinto, as Partes deverão determinar, de comum acordo, o novo índice a ser utilizado. Caso as Partes não cheguem a um acordo em até 30 (trinta) dias após a extinção de referido índice de reajuste, deverá ser aplicado o índice de reajuste determinado pela AGERBA até a definição arbitral.	O entendimento do Governo do Estado da Bahia é que a redação original está de acordo com a legislação e as boas práticas das concessões público privadas.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 25

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
O reajuste dos contratos públicos é regulado pela lei 10.192/ 2001, a qual estabelece a periodicidade anual a contar da data base da proposta econômica ou orçamento a que se refere, vide art. 3º, § 1º da referida lei.. Diante disso, sugerimos a redação da cláusula abaixo. Proposta: 19.2.1. A Contraprestação Pública Anual Máxima terá o seu primeiro reajuste contratual em 1 (um) ano a contar da data base da Proposta Econômica ou orçamento a que se refere.	O entendimento do Governo do Estado da Bahia é que a redação original está de acordo com a legislação e as boas práticas das concessões público privadas.

QUESTIONAMENTO 26

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
- Visando conferir maior segurança econômica e financeira ao contrato, e independência na definição do reajuste da contraprestação, sugerimos que esta atribuição seja conferida à AGERBA e não ao poder Concedente, conforme a redação da cláusula abaixo. Proposta: 19.2.5. Os levantamentos e cálculos necessários para o reajuste tratado nesta subcláusula serão de responsabilidade da AGERBA, que se utilizará dos dados e relatórios do Verificador Independente, a quem caberá fazer o levantamento dos dados e medições, nos termos previstos neste Contrato.	O entendimento do Governo do Estado da Bahia é que a redação original está de acordo com a legislação e as boas práticas das concessões público privadas.

QUESTIONAMENTO 27

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
- Visando conferir maior segurança econômica e financeira ao contrato, e independência na definição do valor da contraprestação efetiva, sugerimos que esta atribuição seja conferida à AGERBA e não ao poder Concedente, conforme a redação da cláusula abaixo. Proposta: 20.7. Caberá à AGERBA, no prazo de 10 (dez) dias após o recebimento do Relatório Trimestral dos Índices de Desempenho enviado pelo Verificador Independente, apreciá-lo e encaminhá-lo ao Agente de Pagamento, para pagamento, nos termos do Contrato de Nomeação de Agente de Pagamento e de regulamentação estadual específica, independente da instauração de Comissão de Solução de Controvérsias para apurar e dirimir eventuais divergências, se for o caso, na forma da subcláusula 40.1. 20.7.1. Caso a AGERBA não providencie tempestivamente a validação e o encaminhamento	O entendimento do Governo do Estado da Bahia é que a redação original está de acordo com a legislação e as boas práticas das concessões público privadas. O poder Concedente, a seu critério, poderá delegar à AGERBA qualquer uma das funções que achar conveniente a qualquer momento durante a vigência do contrato.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

do Relatório Trimestral de Índices de Desempenho ao Agente de Pagamento, este deverá considerar os Índices de Desempenho como integralmente cumpridos (100% - cem por cento) para efeitos do cálculo do valor da Contraprestação Pública Mensal Efetiva, salvo motivo de caso fortuito ou força maior devidamente justificado pela AGERBA.

QUESTIONAMENTO 28

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Permitir a revisão dos índices de rendimento em sede de revisão ordinária gerará insegurança jurídica ao projeto, haja vista que se estará “alterando as regras do jogo, enquanto este está sendo jogado”. No mesmo sentido, a garantia de demanda prevista na cláusula 24.7. está atrelada a demanda projetada originalmente prevista no contrato, sendo certo que a possibilidade de revisão desta também gerará insegurança jurídica ao projeto. Desta forma, sugerimos a exclusão destas previsões conforme a redação da cláusula abaixo: Proposta: 21.4. O processo de Revisão Ordinária objetivará, ainda: (i) revisar as especificações mínimas e quantitativos para prestação dos serviços da Concessão, inclusive para aprimoramento da sua prestação; e (ii) rever a divisão de riscos estabelecida neste Contrato, alterá-la ou estabelecer novas medidas de mitigação de riscos, caso a divisão de riscos vigente à época não se mostre adequada e essa medida seja imprescindível para a perfeita execução do objeto do Contrato.	Redação será revisada no Edital.

QUESTIONAMENTO 29

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Permitir a revisão da demanda projetada em sede de revisão ordinária gerará insegurança jurídica ao projeto, haja vista que se estará “alterando as regras do jogo, enquanto este está sendo jogado”. Desta forma, sugerimos a exclusão da cláusula 21.4.1.	A sugestão não será acolhida.

QUESTIONAMENTO 30

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
-----------------	----------

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

Permitir a revisão dos índices de rendimento em sede de revisão ordinária gerará insegurança jurídica ao projeto, haja vista que se estará “alterando as regras do jogo, enquanto este está sendo jogado”. Desta forma, sugerimos a exclusão da cláusula 21.6.	A revisão ordinária, na forma contratualmente prevista no Edital, preserva o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato
--	--

QUESTIONAMENTO 31

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Visando conferir maior segurança jurídica ao projeto, sugerimos a adoção da cláusula abaixo, visando minimizar qualquer risco de indeferimento de enquadramento da concessão e da concessionária no que diz respeito aos benefícios do REIDI e da SUDENE. Proposta: 24.1. A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Concedente: (xviii) Decisão administrativa e/ ou judicial em sentido contrário ao enquadramento da concessionária no REIDI- Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura, e ao enquadramento da Concessão visando obter os incentivos fiscais da SUDENE – Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste.	Sugestão não acatada.

QUESTIONAMENTO 32

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Considerando o vulto, complexidade, e os altos riscos envolvidos no projeto, sugerimos a adoção da redação da cláusula abaixo. Neste sentido propomos que o pagamento do risco de demanda seja feito trimestralmente, ou seja, na mesma periodicidade da apuração dos índices de desempenho, assim como propomos que o mecanismo de risco de demanda seja válido e aplicável durante todo o prazo da concessão, haja vista que os custos de operação são carregados por todo o período da concessão, e necessitam serem pagos com receita oriunda da tarifa de pedágio. Proposta: 24.7.1. O equilíbrio econômico-financeiro inicial da Concessão considera a Demanda Projetada, nos termos do Anexo 11.	Dada a sazonalidade de demanda o compartilhamento só poderá ser feito sobre o total anual. Já foi identificada a assimetria de banda de demanda e a assunção do risco de compartilhamento da receita excedente para demandas maiores que as projetadas. As demandas serão simétricas ao modelo de compartilhamento de riscos quando as demandas forem superiores as projetadas.

Consulta Pública Nº 001/2018

OBJETO:Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz

24.7.2. Ressalvado o disposto na subcláusula 23.3.4, a partir do primeiro mês da Operação do Sistema Viário Oeste, o risco de variação da Demanda Projetada será compartilhado entre o Concedente e a Concessionária, de acordo com as regras estabelecidas nas subcláusulas seguintes.

24.7.3. O mecanismo de compartilhamento do risco de demanda será aplicado a cada trimestre, observando a variação da demanda real de veículos, em função da Demanda Projetada para o mesmo período, sendo assim compartilhado:

24.7.3.1. Caso a demanda real de veículos apurada no período, esteja entre 91% (noventa e um por cento), inclusive, e 110% (cento e dez por cento), inclusive, da Demanda Projetada para o mesmo período, não haverá nenhuma redução ou acréscimo à remuneração da Concessionária;

24.7.3.2. Caso a demanda real de veículos apurada no período esteja entre 111% (cento e onze por cento), inclusive, e 120% (cento e vinte por cento), inclusive, da Demanda Projetada para o período, a Concessionária fará jus ao recebimento de 50% (cinquenta por cento) da receita de Tarifa Básica de Pedágio equivalente ao volume de veículos a mais, tomando por base o centro da Demanda Projetada (100%).

24.7.3.3. Caso a demanda real de veículos apurada no período esteja acima de 120% (cento e vinte e um por cento), da Demanda Projetada para o período, a Concessionária fará jus ao recebimento de 30% (trinta por cento) da receita de Tarifa Básica de Pedágio equivalente ao volume de veículos a mais, além dos 120% (cento e vinte por cento) tomando por base o centro da Demanda Projetada (100%).

24.7.3.4. Caso a demanda real de veículos anual contabilizada esteja abaixo de 90% (noventa por cento) inclusive, da Demanda Projetada para o período, caberá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato pelo Concedente, tomando por base o centro da Demanda Projetada (100%), de modo a restabelecer o equilíbrio contratual do(s) mês(es) em que foi apurada a variação da demanda de veículos.

24.7.3.5. Os ajustes à remuneração da Concessionária decorrentes da aplicação do mecanismo de compartilhamento do risco da demanda de que trata esta subcláusula serão apurados até o 5º (quinto) dia útil do trimestre subsequente ao considerado na apuração.

24.7.3.6. Os valores devidos à Concessionária resultantes da aplicação do mecanismo de compartilhamento do risco da demanda deverão serem pagos em três parcelas iguais, mensais e consecutivas, juntamente com as Contraprestações Públicas Mensais Efetivas dos três meses subsequentes ao período de apuração respectivo.

24.7.3.7 Enquanto não for executado o traçado viário da Segunda Fase conforme previsto na

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

subcláusula 2.1.1 e seguintes, o Concedente garantirá 100% da Demanda Projetada nas duas praças de pedágio prevista.

24.7.3.8. A assunção pelo concedente do risco de demanda de que trata esta subcláusula 24.7. dar-se-á durante todo o prazo da Concessão.

24.7.3.9. Constitui hipótese de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, em favor da concessionária a constatação de demanda real igual ou abaixo do limite inferior trimestral indicado nesta subcláusula 24.7. e, em favor do concedente adidemanda real igual ou acima do limite superior trimestral indicado nesta subcláusula 24.7.

QUESTIONAMENTO 33

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Visando mitigar o risco cambial do contrato, sugerimos a adoção da redação da cláusula abaixo. Ressaltamos que o valor proposto na cláusula 24.8.8 abaixo, já foi utilizado pelo Estado da Bahia no contrato de PPP do VLT do subúrbio. Proposta: 24.8.2. O mecanismo de reequilíbrio cambial será disparado sempre que ocorrerem as seguintes condições: (i) o valor acumulado da diferença relacionada à variação cambial exceder o montante de R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais) em favor de qualquer uma das Partes. 24.8.8. O mecanismo de reequilíbrio cambial terá cobertura máxima equivalente ao valor total de todos os investimentos realizado na Concessão.	A utilização de financiamento entre as fontes de financiamento para projeto, está sob análise da nova modelagem econômico financeira. O contrato só prevê a assunção do risco cambial pelo Concedente, caso se entenda que as fontes externas poderão compor o financiamento do projeto

QUESTIONAMENTO 34

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Visando minimizar o impacto de eventual desequilíbrio econômico e financeiro do contrato, sugerimos a redução dos prazos de apuração e adoção das medidas de reequilíbrio, dando preferência ao reequilíbrio da contraprestação pública conforme cláusula abaixo. Ademais, propomos ampliar o rol de medidas de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Proposta: 25.4.3. O Concedente, observada a subcláusula 12.6, item (iv), examinará as informações fornecidas pela Concessionária e decidirá, no prazo de até 90 (noventa) dias, pelo cabimento	O entendimento do Governo do Estado da Bahia é que os prazos apresentados são os necessários para uma perfeita análise das questões concernentes ao reequilíbrio econômico financeiro.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

ou não da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

25.4.3.2. A critério do Concedente, o prazo pode ser prorrogado uma única vez, justificadamente, por até 30 (trinta) dias.

25.4.13. Ao final do procedimento indicado nas subcláusulas anteriores, caso a recomposição tenha sido julgada cabível, o Concedente poderá adotar em comum acordo com a Concessionária, uma ou mais das seguintes formas de recomposição, sendo certo que, sempre que possível, será dada a preferência à forma de recomposição prevista no item (i) :

(vi) revisão do valor do Aporte de Recursos;

(vii) indenização; e/ou

(viii) Combinação dos mecanismos anteriores.

QUESTIONAMENTO 35

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Considerando que a probabilidade do risco de construção é consideravelmente maior no período do ano 2 até o ano 5, sugerimos a redação da cláusula abaixo: Proposta: 27.1. A Concessionária deverá manter, em favor do Concedente, como garantia do fiel cumprimento das obrigações contratuais, Garantia de Execução do Contrato nos valores indicados na tabela abaixo, cuja data de referência é [●]de [●]: Ano 01 – R\$ Ano 02 até Ano 05 –R\$ Ano 06 até Ano 31 –R\$ Ano 32 até Ano 35 – R\$ Até a expedição do Relatório definitivo de reversão–R\$	A administração considera que os períodos englobam possíveis atrasos na execução das obras.

QUESTIONAMENTO 36

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Considerando o vulto do empreendimento, bem como os benefícios sócio econômicos que o mesmo trará ao Estado da Bahia, propomos que este ente integre o capital social da concessionária no percentual mínimo previsto na redação da cláusula abaixo: Proposta: 29.3. O Concedente ou a Bahiainveste deverá deter pelo menos XX% (xxxxxxx) do capital social da Concessionária, constituído exclusivamente por ações ordinárias.	O Concedente não fará parte da composição societária da SPE.

Consulta Pública Nº 001/2018

OBJETO:Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz

QUESTIONAMENTO 37

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Visando conferir maior segurança jurídica ao projeto, sugerimos a redação da cláusula abaixo: Proposta: 37.1. A rescisão do Contrato pode ocorrer nos seguintes eventos, desde que a Concessionária notifique ao Concedente de sua intenção: (i) expropriação, sequestro ou requisição de uma parte substancial dos ativos ou participação societária da Concessionária pelo Concedente ou por qualquer outro órgão público; (ii) descumprimento contratual pelo Concedente com relação ao pagamento de qualquer montante superior ao equivalente a $[\bullet]\%$ ($[\bullet]$) do valor do Contrato, que seja devido nos termos do Contrato e que não seja efetuado em até 30 (trinta) dias da respectiva data de vencimento; (iii) descumprimento de obrigações pelo Concedente que gere um desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato cujo procedimento de recomposição não seja concluído nos prazos estabelecidos no Contrato por motivos imputáveis ao Concedente; (iv) descumprimento das condições de eficácia do Contrato, previstas na subcláusula 3.2 do Contrato; ou (v) descumprimento pelo Concedente da obrigação de rescindir o Contrato de Concessão de Linha – AGERBA nº 02/2014 e todos os contratos públicos que operam a linha marítima que atravessa a Baía de Todos os Santos ligando o Terminal Turístico Náutico da Bahia (TTNB) no bairro do Comércio em Salvador ao Terminal Hidroviário de Vera Cruz, na Ilha de Itaparica. 37.2. Se o Concedente não sanear o descumprimento contratual a que deu causa dentro de 30 (trinta) dias a contar do recebimento da notificação enviada pela Concessionária, o Contrato poderá ser rescindido por iniciativa da Concessionária, mediante procedimento arbitral nos termos da subcláusula 40.2. 37.3. Os serviços prestados pela Concessionária não poderão ser interrompidos ou paralisados até 20 (vinte) dias após a sentença do juízo arbitral que decretar a rescisão do Contrato.	Primeira proposta a sugestão não será acolhida. De acordo com a minuta de contrato apresentada, item 39.2.2 a arbitragem será administrada pela Câmara de Comércio Brasil – Canadá. Havendo acordo entre as partes poderá ser eleita outra câmara (item 39.2.2.1)

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

37.4. A indenização devida à Concessionária no caso de rescisão será calculada de acordo com a subcláusula 35.2.

37.5. Para fins do cálculo indicado na subcláusula anterior, considerar-se-ão os valores recebidos pela Concessionária a título de cobertura de seguros relacionados aos eventos ou circunstâncias que ensejaram a rescisão.

37.6. A Concessionária não será penalizada de nenhuma forma, nem indenizará o Concedente, na hipótese de a rescisão do Contrato ocorrer em virtude do descumprimento do item “v” da subcláusula 3.2.

Proposta:

40.2.2. A arbitragem será administrada pela Camara de arbitragem da International chamber of Commerce (ICC), segundo as regras previstas no seu regulamento vigente na data em que a arbitragem for iniciada.

40.2.5.1. Não havendo consenso entre os árbitros escolhidos por cada Parte, o terceiro árbitro será indicado pela ICC, observados os termos e condições aplicáveis previstos no seu regulamento de arbitragem.

QUESTIONAMENTO 38

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Tivemos conhecimento que no projeto do Sistema Viário Oeste (SVO) ocorreram algumas revisões, dentre as quais destacamos as que afetam diretamente o projeto da Ponte: 1. Largura mínima do vão Central, que passa de 550m para até 450m; 2. Comprimento mínimo dos vãos laterais que podem ser de pelo menos 200m; 3. Comprimentos mínimo dos vãos de aproximação a. Nos trechos próximos das cabeceiras de Salvador (Porto) e da Ilha de Itaparica: 50m; b. Nos trechos centrais próximos dos vãos laterais: 70m; 4. Altura mínima da ponte no vão central (gabarito vertical) de 85m; 5. Largura mínima do tabuleiro a. Nos trechos de aproximação: 26,40m com 02 (duas) faixas de tráfego de 3,60m, mais um acostamento de 3,60m, por sentido;	A solução a ser adotada é a apresentada no projeto referencial- Planta e Perfil da Ponte, publicado em 22/12/2018 na Consulta Pública. Ratificamos que o projeto publicado na consulta pública é referencial. O futuro Concessionário deverá elaborar e submeter seu projeto à aceitação do poder Concedente. A SEINFRA está revisando seu orçamento de referência. Ratificamos que o projeto publicado na consulta pública é referencial. O futuro Concessionário deverá elaborar e submeter seu projeto à aceitação do poder Concedente

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

b. Nos trechos estaiados, 27,70m com 02 (duas) faixas de tráfego de 3,60m, mais um acostamento de 3,60, por sentido. Nos documentos disponibilizados no Edital de Consulta Pública, o projeto considera a execução do tabuleiro com 03 (três) faixas de 3,60m, com um acostamento de 3,00m em cada sentido. Pergunta: Qual a solução que deve ser adotada para elaboração dos nossos estudos e avaliação do valor do CAPEX do empreendimento?	
--	--

QUESTIONAMENTO 39

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em 15/05/2018, apresentamos à Secretaria de Planejamento-SEPLAN, o relatório de estudos do Sistema Viário Oeste-SVO, autorizado pelo Chamamento Público SEPLAN 001/2017. . Neste estudo foi contemplado, a mudança do canal de navegação de acesso ao Porto de Salvador, realizado em 2017, pelo Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias INPH). . Nesta mesma data, 15/05/2018, a Capitania dos Portos da Bahia, através da portaria nº 40/CPBA, oficializou esta alteração do canal de navegação da BTS. . No projeto alternativo apresentado por nós em 15/05/2018, foi considerada esta alteração, que teve como consequência, a modificação do traçado horizontal da Ponte, haja vista, que o maior vão da Ponte, localizado no trecho estaiado, precisa ficar perpendicular ao canal de navegação. . Para fundamentar tecnicamente este novo traçado, nós submetemos o mesmo para avaliação do Tanque de Provas Numérico-TPN, da Universidade de São Paulo-USP, tendo aprovação irrestrita como boa prática de engenharia náutica, conforme consta no relatório enviado à SEPLAN. . Nos documentos disponibilizados no Edital de Consulta Pública, o projeto de engenharia contempla o traçado da ponte sem a consideração do novo canal de navegação da Baía de Todos os Santos-BTS. Pergunta: Qual traçado devemos considerar em nossos estudos, haja vista que existe diferença significativa na extensão da Ponte, em relação aos dois traçados?	A solução a ser adotada é a apresentada no projeto referencial- Planta e Perfil da Ponte, publicado em 22/12/2018 na Consulta Pública. Ratificamos que o projeto publicado na consulta pública é referencial. O futuro Concessionário deverá elaborar e submeter seu projeto à aceitação do poder Concedente.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 40

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA																
No Edital de Chamamento Público nº 001/2017, constam nos documentos disponibilizados, os seguintes valores de investimento “CAPEX” do Sistema Viário Oeste-SVO: <table> <tr> <th>SVO – CAPEX</th><th>Investimentos (R\$ milhões)</th></tr> <tr> <td>a) Ponte Salvador-Ilha de Itaparica</td><td>6001</td></tr> <tr> <td>b) Viadutos e Túneis em Salvador</td><td>230</td></tr> <tr> <td>c) Ponte Salvador-Ilha de Itaparica à BA-001(Cabeceira E Acessos) – Segmento D</td><td>45</td></tr> <tr> <td>d) Itaparica-Duplicação da BA-001(Seguimento A)</td><td>70</td></tr> <tr> <td>e) Itaparica-Via Alternativa (Segmento B)</td><td>183</td></tr> <tr> <td>f) Cais e Quebra-mar em Itaparica (Canteiro Principal)</td><td>34</td></tr> <tr> <td>g) Total do CAPEX a preços do mês de fevereiro/2017</td><td>6563</td></tr> </table> 1. No quadro de premissas econômico-financeiras, constantes da Consulta Pública, o valor informado para o CAPEX é de R\$:5342 milhões, com base no mês de dezembro/2018. 2. Considerando que: - De fevereiro/2017 a dezembro/2018 o reajuste pelo INCC foi de 7,11%; - Os projetos disponibilizados na Consulta Pública para os viadutos e túneis em Salvador assim como para as obras em Itaparica, segmentos “A”, “B” e “D” são os mesmos constantes do Edital de Chamamento Público nº 001/2017; - O projeto do traçado e extensão da Ponte constante na Consulta Pública é o mesmo do Edital de Chamamento Público nº001/2017; - As únicas diferenças ocorridas no projeto da Ponte que consta na Consulta Pública, em comparação ao disponibilizado no Edital de Chamamento Público nº 001/2017, foram: - Vão principal da ponte estaiada que passou de 550m para 450m; - Vãos adjacentes da Ponte estaiada que passaram de 225m para 205m; - Vãos de aproximação que foram reduzidos de 100m para 70m e os	SVO – CAPEX	Investimentos (R\$ milhões)	a) Ponte Salvador-Ilha de Itaparica	6001	b) Viadutos e Túneis em Salvador	230	c) Ponte Salvador-Ilha de Itaparica à BA-001(Cabeceira E Acessos) – Segmento D	45	d) Itaparica-Duplicação da BA-001(Seguimento A)	70	e) Itaparica-Via Alternativa (Segmento B)	183	f) Cais e Quebra-mar em Itaparica (Canteiro Principal)	34	g) Total do CAPEX a preços do mês de fevereiro/2017	6563	A SEINFRA está revisando seu orçamento de referência. Ratificamos que o projeto publicado na consulta pública é referencial. O futuro Concessionário deverá elaborar e submeter seu projeto à aceitação do poder Concedente
SVO – CAPEX	Investimentos (R\$ milhões)																
a) Ponte Salvador-Ilha de Itaparica	6001																
b) Viadutos e Túneis em Salvador	230																
c) Ponte Salvador-Ilha de Itaparica à BA-001(Cabeceira E Acessos) – Segmento D	45																
d) Itaparica-Duplicação da BA-001(Seguimento A)	70																
e) Itaparica-Via Alternativa (Segmento B)	183																
f) Cais e Quebra-mar em Itaparica (Canteiro Principal)	34																
g) Total do CAPEX a preços do mês de fevereiro/2017	6563																

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

de 60m para 50m; (Ressaltamos que as alterações dos vãos não implicaram na redução da extensão total da Ponte, pelo contrário. Implica no aumento de pilares e fundação). iv. A redução do calado aéreo do vão principal de 125m para 85m. e. A largura do tabuleiro prevista no Edital de Chamamento Público nº 001/2017, com 03(três) faixas de trânsito, mais um acostamento em cada sentido, é a mesma que está prevista na Consulta Pública; Após análises dos diversos itens expostos, não entendemos a redução significativa dos valores previstos para o “CAPEX”, cuja diferença atinge R\$1,221 milhão, sem incluir o reajuste da variação do INCC. Solicitamos que seja disponibilizado os valores dos diversos itens de serviços que compõe o valor global do CAPEX informado nesta Consulta Pública	
--	--

QUESTIONAMENTO 41

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Tendo em face o Projeto de Referência, no item ESTUDO DE ENGENHARIA - Projeto de Engenharia, consta como possível imóvel a ser desapropriado CAD: 204, casa de oração da Congregação Cristã no Brasil, com endereço em Rodovia Bom Despacho- Nazaré Km 9, CEP 44470-000, BR 04-1467. Ante a prematuridade de se debater o assunto, requer que conste neste órgão o interesse futuro em dialogar sobre a possibilidade de manutenção da casa de oração no presente endereço.	O projeto de desapropriação dependerá da aprovação do projeto final do Concessionário. O Governo do Estado da Bahia tem total interesse em promover o diálogo para entendimentos.

QUESTIONAMENTO 42

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA

Consulta Pública Nº 001/2018

OBJETO:Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz

Conforme consulta Pública da Seinfra nº 001/2018, realizamos uma análise complementar da capacidade da ponte Salvador-Itaparica, calculou-se o nível de serviço desde o primeiro ano de operação até o trigésimo ano, com o propósito de saber a relação entre o volume e a capacidade do trecho analisado para um número de faixas pré-estabelecido. Neste cálculo, utilizou-se o volume de veículos equivalentes disponibilizado na consulta pública.

Foi utilizada a metodologia descrita pelo HCM-2010 (Highway Capacity Manual), para o cálculo do nível de serviço, das rodovias de pista duplicada (duas ou mais faixas por sentido).

Para rodovias com pistas de duas ou mais faixas de rolamento, o HCM apresenta uma metodologia para a determinação de níveis de serviço de um trecho homogêneo em função da velocidade de fluxo livre, da velocidade média dos veículos de passageiro e da densidade de tráfego na pista. O nível de serviço é classificado da letra 'A' até 'F' conforme Tabela 1 abaixo e o critério adotado para o incremento do número de faixas dos trechos é o nível de serviço 'D' da HCM-2010 (Highway Capacity Manual).

Tabela 1 - Nível de Serviço – Rodovias com duas ou mais faixas

Nível de Serviço	Velocidade de Fluxo Livre (km/h)	Densidade (veq/km/fx)
A	Qualquer	>0-7
B	Qualquer	>7-11
C	Qualquer	>11-16
D	Qualquer	>16-22
E	97	>22-25
	89	>22-25
	80	>22-27
	72	>22-28
F	97	>25
	89	>25
	80	>27
	72	>28

O critério adotado para o incremento do número de faixas dos trechos é o nível de serviço 'D' da HCM-2010 (Highway Capacity Manual). Como se pode observar na Tabela

Está em análise pelo Concedente a viabilidade de redução para duas faixas mais acostamento por sentido, no tabuleiro da ponte.

Consulta Pública Nº 001/2018

OBJETO:Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz

2, a futura Ponte Salvador-Itaparica deverá operar com nível de serviço satisfatório: 'A', 'B' e 'C' até o final da concessão, com **2 faixas** por sentido mais o acostamento.

Como os projetos disponibilizados na Consulta Pública consta as 03 faixas mais acostamento, com o trecho de acesso dos tuneis de Salvador com 02 faixas e o projeto do sistema da SVO ligado a ilha de Itaparica até Santo Antonio de Jesus também com 02 faixas e conforme estudo de capacidade da ponte demonstrado acima com a demanda informada na consulta Pública, seria suficiente adotar 02 faixas mais acostamento, gerando economia para o Estado da Bahia.

Tabela 2 - Nível de serviço Ponte Salvador-Itaparica, ano a ano

Rodovia	Número de faixas inicial	Nível de Serviço											Ano de operação															
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
Ponte Salvador-Itaparica	2	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	C	C	C	C	C	C

QUESTIONAMENTO 43

TEOR DA QUESTÃO

Ao analisar os documentos fornecidos pela SEINFRA no site oficial da presente Consulta Pública referente ao projeto SVO Ponte Salvador - Itaparica, pudemos perceber que o Governo está considerando a Câmara de Arbitragem Brasil - Canadá como a única possível para resolução de conflitos entre as partes. Entretanto, gostaríamos de ressaltar que esta Câmara de Arbitragem, apesar de possuir certo reconhecimento dentro do Brasil, não possui o mesmo reconhecimento internacionalmente.

Dito isto, e levando em consideração que a licitação do projeto supracitado será uma licitação internacional, com públicas manifestações de interesse por parte de grandes empresas de diversas nacionalidades, gostaríamos de chamar a atenção que a Câmara de Arbitragem escolhida para mediar e resolver os possíveis conflitos oriundos do futuro contrato de concessão deve ser uma Câmara de Arbitragem de notório reconhecimento internacional, com atuação em diversos países (incluindo o Brasil), como é o exemplo da ICC (International Chamber of Commerce), conhecida como Câmara de Comércio Internacional ou Corte Internacional de Arbitragem.

Estabelecida em 1923 como a entidade arbitral da ICC, a Corte Internacional de Arbitragem foi pioneira na arbitragem comercial internacional. Hoje, a Corte tem o prestígio de ser considerada a instituição arbitral de maior projeção internacional. A ICC tem sua sede

RESPOSTA

De acordo com a minuta de contrato apresentada, item 39.2.2 a arbitragem será administrada pela Câmara de Comércio Brasil – Canadá. Havendo acordo entre as partes poderá ser eleita outra câmara (item 39.2.2.1)

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

principal em Paris, mas possui escritórios fixos para audiências em Nova York, Hong Kong e São Paulo (<http://www.iccbrasil.org> - Rua Surubim, 504 - Brooklyn, São Paulo - SP, CEP 04517-050).

Nesse sentido, entendemos que pelo fato desta Câmara de Arbitragem ser considerada como uma das maiores e melhores do mundo, e ainda possuir uma sede em São Paulo, ou seja, com representação no Brasil, e possibilidade de realizar todos os atos aqui, seria uma opção mais adequada para atender as demandas provenientes deste projeto da Ponte Salvador Itaparica.

Segue abaixo sugestão de texto base para cláusula de Arbitragem:

“Todos os litígios oriundos do presente contrato ou com ele relacionados serão definitivamente resolvidos de acordo com o Regulamento de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional, por um ou mais árbitros nomeados nos termos desse Regulamento.”

QUESTIONAMENTO 44

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Incluiria no edital mais uma linha do metro, ligando brotas até a feira de são joaquin, ou ate o metro do suburbio na calçada. Com isso poderia interligar o metro a um sistema de metro proprio na ponte, que fosse mais simples, e interligar os moradores de itaparica ao sistema de salvador. Creio que para passar a cidade alta para a baixa ele precise de tuneis e ser suspenso, porém após isso podemos executar um modelo mais simples, parecido com o que há em porto-portugal. Nele são trilhos justos ao solo e as estações de metro parecem mais com paradas de onibus. A estrutura encarece a obra.	Está previsto a implantação de linhas de transporte rodoviário entre Salvador e Itaparica fazendo parte do sistema de integração com as linhas de metrô existentes

QUESTIONAMENTO 45

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Documento de referência: Minuta Edital Cláusula de referência: Cláusula 11 GARANTIA DE PROPOSTA – ENVELOPE 1 a) A cláusula 11 da minuta de Edital, não fixa valor da garantia da proposta. Em licitações desse vulto econômico, é habitual que a garantia seja limitada a 1% (um por cento) ou menos, do valor estimado. Nosso entendimento está correto?	O Concedente não fará parte da composição societária da SPE.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

No mesmo diapasão, entendemos que, se o Governo do Estado da Bahia tiver 25% do capital social da concessionária, ele (Governo) também caucionará sua respectiva parte desta garantia. Nosso entendimento está correto?

QUESTIONAMENTO 46

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Documento de referência: Minuta Contrato Cláusula de referência: Cláusula 27 GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO PELA CONCESSIONÁRIA a) A cláusula 27 da minuta do contrato fixa as regras para a garantia contratual. No entanto, a minuta ainda não estabeleceu o percentual desta caução. A considerar que o padrão adotado pela Lei 8.666/93 é de até 5% (cinco por cento), entendemos que este será o percentual máximo estabelecido para a garantia contratual. Nosso entendimento está correto? b) No mesmo sentido, se o Governo do Estado da Bahia tiver 25% do capital social da concessionária, ele (Governo) também caucionará sua respectiva parte desta garantia. Nosso entendimento está correto?	O Concedente não fará parte da composição societária da SPE.

QUESTIONAMENTO 47

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Quais as opções estudadas no lado de Salvador. - Não podemos ter o mesmo problema que a Ponte Rio – Niterói, onde limita a passagem de grandes embarcações para dentro da BTS? Com a retomada de possíveis construções da Plataforma em São Roque. - Foi estudada a viabilidade com tuneis, como já usado em outros locais do mundo e Santos/Brasil, pelo menos no trecho central. - Foi estudado o uso de outros modais como Trem/Metrô/ciclovía/Tubulações de serviços etc.	Foram estudadas alternativas antes da definição final apresentada no projeto de referência. Não há demanda para metrô. Para ciclovía é inviável tecnicamente para o usuário, e tubulações de serviços deverão existir em galerias apropriadas e não aparentes.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 48

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Documento de referência: Minuta Contrato Definição ou Cláusula de referência: Cláusula 18 APORTE DE RECURSOS Qual o cronograma de liberação do Aporte de Recursos? Seria possível dividir esse montante proporcionalmente durante todo o período de construção em vez de somente nos dois últimos anos?	O cronograma de liberação de Aportes estará disponível no Anexo IX do Contrato.

QUESTIONAMENTO 49

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Documento de referência: Minuta Contrato Definição ou Cláusula de referência: Cláusula 18 APORTE DE RECURSOS Quais serão as condições para a liberação / os eventos de Aportes para esses recursos (o anexo 9 do edital não foi publicado)?	As condições serão estabelecidas no Anexo IX do Contrato, o qual fará parte da publicação do Edital.

QUESTIONAMENTO 50

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Documento de referência: Minuta Contrato Definição de referência: Cláusula 28 CAPITAL SOCIAL DA CONCESSIONÁRIA a) O Governo do Estado da Bahia já considerou potenciais dificuldades ou complicações de ter o Governo do Estado da Bahia detendo 25% do capital social da concessionária? b) Como acionista o Estado teria que também dar garantias inclusive ao financiamento, onde podem haver certas restrições, por exemplo, de bancos públicos de financiar estados. O Governo do Estado da Bahia já considerou colocar os cerca de R\$ 310 milhões previstos como capital social em forma de Aporte de Recursos (a ser somado aos R\$ 1,2 bilhões)? c) É possível que surja a necessidade de aportes para investimento em novas	O Concedente não fará parte da composição societária da SPE.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

estruturas ou melhorias durante o período de concessão. A considerar que o Governo pretende ser acionista de uma parte da concessão; e a considerar que o sucesso da concessão depende desses aportes, o Governo vai garantir a imediatidade desses aportes?

A justificativa para esta pergunta está baseada no exemplo da concessão dos aeroportos, onde a INFRAERO detinha a maior parte do capital social da concessionária e, em razão do atraso nos aportes da INFRAERO, a concessão sofreu severo desequilíbrio econômico-financeiro.

QUESTIONAMENTO 51

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Documento de referência: Minuta Contrato Definição de referência: Cláusula 28 CAPITAL SOCIAL DA CONCESSIONÁRIA Qual será o montante do capital social (ou percentual do capital social total) a ser integralizado até a Data de Assinatura do Contrato?	O valor do montante do capital social a ser integralizado até a data de assinatura será definido e informado no Edital.

QUESTIONAMENTO 52

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Após analisar os documentos fornecidos pela SEINFRA no site oficial da presente Consulta Pública referente ao projeto SVO Ponte Salvador - Itaparica, segue anexo uma sugestão de mecanismo de classificação por pontuação, incluindo a apresentação de uma proposta técnica a ser entregue junto com a proposta econômica. Método de Classificação com Pontuação 1.Método de avaliação de proposta Este capítulo apresentará o método de avaliação de proposta de licitação, contempla além de avaliação de proposta técnica como também de proposta econômica, através de sistema de pontuação. A nota máxima é 1000, sendo a máximo de proposta técnica é 510, para proposta financeira a nota máxima é 490, conforme as regras estabelecidas. o método de classificação de proposta segue o modelo a seguir:	O modelo adotado pelo Estado da Bahia do tipo PPP, tem uma fase de habilitação a qual visa garantir que todos os proponentes estejam habilitados técnica e economicamente para execução do serviço contratado. A fase posterior é classificatória, onde será avaliada a melhor proposta financeira para o Estado, na forma de desconto sobre a Contraprestação máxima.

Consulta Pública Nº 001/2018

OBJETO:Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz

$$EVn=CTn+CEn$$

Sendo :

EVn : é a nota final de proposta de cada licitante.

CTn : pontuação de proposta técnica de licitante

CEn : pontuação de proposta financeiro de licitante.

2. O método de avaliação de Proposta técnica

Este capítulo apresentará o método de avaliação e seus respectivos critério de avaliação. A proposta técnica pesa 10 pontos Critério de avaliação de proposta técnica, conforme mostrado a seguir:

Critério de avaliação para proposta técnica		Ponto Max
Criterio1	Otimização de Projeto	90
Criterio2	Cronograma para execução do projeto	230
Criterio3	Cronograma para obter as licenças ambientais e, desapropriação para regiões influenciada durante a fase de execução	80
Criterio4	O execução e instalação dos principais componentes (ponte estaiada, vigas)	110
Pontuação total		510

Caso a pontuação de proposta técnica é igual ou maior do que 375 pontos, será considerado habilitado para participar do projeto. Caso a pontuação apurada é inferior deste número, será considerado não qualificado (arriscado), ou seja, pelo a proposta entregue dificilmente conseguirá atingir o objetivo do Projeto. Este Proposta será desclassificado, e logo, também

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

perde o direito de continuar a participação na licitação.
A seguir detalhará os parâmetros de avaliação de proposta técnica

Critério 1: Otimização do projeto (90 pontos)

Critério 1	Fator	Detalhamento	Pontos Max	Total Max
Otimização do Projeto	1.Atender as normas e regulamentações	Atende as normas técnicas brasileiras	5	15
		Atende as exigências ambientais, condição de passagem de navegações e outros	10	
	2. Relatório e Anexos	Listas e descrições de cada processo	10	20
		Detalhamento do relatório Principal	10	
	3. Projetos	Projetos detalhados que atende o projeto concepcional proposta pelo Concedente	35	55
		O projeto atende as exigências de capacidade e	20	

Consulta Pública Nº 001/2018

OBJETO:Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz

técnica				
Total		90		
Critério 2:Viabilidade da Cronograma executivo do projeto (230pontos): O objetivo deste critério é avaliar a viabilidade do cronograma de execução, garante que a construção seja construído e entregue conforme estabelecido no Edital, caso programar finalizar a obra com antecedências, poderá segue o prazo planejado pelo licitante, e concluir e entregar a obra. Este critério contemplar a fase de execução da obra, começa com a emissão de Ordem de Serviço e encerra com entregue de obra para que seja operada. O critério de pontuação de proposta técnicas será composto pelos fatores a seguir, para que seja avaliada a viabilidade de cronograma de execução entregue pelo licitante, além disso, também apresentar suas pontuações respectivamente.				
Critério 2	Fator	Detalhamento	Pontos	Total Max
Cronograma de execução	Organização e preparação	Estruturação da Empresa	15	30
		Preparação Preliminar	15	
		Planejamento de elaboração dos projetos		20
	Assim que iniciar a obra, a desocupação e preparo de faixa de serviço	Planejamento de proteção, desloca ou recuperação de infraestrutura do serviço públicos	20	55
		Execução de infraestrutura provisório	20	
		Mobilização e desmobilização de equipamento	15	

SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA
Comissão Permanente de Licitação

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

Execução da obra	Método construtivo	30	110
	Cronograma de execução	35	
	Cronograma de entrada de recurso para a construção	20	
	Lista de Escopo e quantificação de obra	5	
	Análise de etapa de obra, produtividade e evolução	20	
	Suporte para execução de obra		5
	Análise de risco de execução pelo licitante do projeto		10
	Total		230
Critério 3- Cronograma de obtenção de licenças ambientais, influencias e desapropriação durante a execução (80 pontos)			
Critério 3	Fatores		Ponto Max
Cronograma de obtenção de licenças ambientais, desapropriação nos locais durante a execução	Avaliação de impacto ambiental causado pela execução do projeto		20
	Proteção ou desmobilização e reconstrução da infraestrutura de serviço público	15	
	A necessidade e / ou impacto da aquisição de propriedade pública e	25	

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

		privada			
		Transporte temporário	10		
		gerado pela construção do projeto			
		Influencia de transito local	10		
		causado pelo desvio de tráfego do veículo pela obra e manutenção da faixa ocupada.			
		Total	80		
Critério 4 Método construtivo para etapa critico (ponte principal e viga) do projeto, avaliar a fabricação / construção, instalação e métodos de controle. (110 pontos)					
Critério 4	Fator	Detalhamento	Pontos Max	Total Max	
O execução e instalação dos principais componentes (ponte estaiada, vigas)	Projeto e fabricação/execução	Instalação de fabrica de pré-moldarem e processo de fabricação de viga pré-moldada	20	65	
		Elaboração de método construtivo para ponte estaiada	15		
		Método construtivo para Mastro de ponte principal	15		
		Controle de execução de viga da ponte principal e ancoragem de	15		

Consulta Pública Nº 001/2018

OBJETO:Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz

Instalação	cabo de estaia		
	Transporte de	20	45
	Vigas pré-		
	moldadas		
	Instalação de	25	
	vigas		
Total			110

3. Método para avaliação de proposta econômica

Este capítulo descreve o método de avaliação de proposta Econômica e Atribuição de pontuação de acordo com os critérios de avaliação aplicáveis. A nota máxima são 490 pontos. Antes da entrega da proposta, o concedente deve elaborar orçamento sobre o projeto, o valor obtido será considerado como “Valor estimado do projeto”. Baseando neste valor, se um preço proposto pelo licitante não for julgado muito a baixo ou alto, então esta proposta é considerado atende o critério mínimo. Por exemplo, se o preço proposto é 20% inferior do valor base, será considerado muito baixo. E se for 20% superior do valor base, esta proposta também será desclassificado por ser muito alto. Os 490 pontos serão atribuídos conforme os preços correspondente a cada evento, a seguir mostrará o detalhamento

A apuração do valor total da proposta

Para calcular a pontuação de cada licitante, adotará o preço mais baixo como a base do valor dos licitantes, incluindo o preço do projeto e financiamento. Para avaliar os preços proposta de cada licitante utilizará o formula em baixo:

$$CEn = (490 * PPmb / PPn)$$

Sendo :

CEn Pontuação de Proposta Econômica

n: Proposta de cada licitante

mb: O Preço mais baixo do todas as propostas entregue

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

PP: Valor base 4. Julgamento de Proposta O objetivo de sugestão é, o projeto possa ser executado com preço competitivo, no entanto justo, evitando preço muito baixo que acarreta um risco ao prazo de execução e qualidade de obra, e ao mesmo tempo evita o valor mais alto da média do mercado.	
---	--

QUESTIONAMENTO 53

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Servimo-nos da presente para encaminhar em anexo propostas e respectivas justificativas para cláusulas da minuta do Edital, disponibilizado na Consulta Pública SEINFRA Nº 001/2018 sobre o projeto de Parceria Público-Privada (PPP), na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador - Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz, seus acessos nos referidos municípios, bem como do novo trecho da Rodovia BA 001 que propiciará o desvio de tráfego rodoviário da zona urbana de Vera Cruz. JUSTIFICATIVA: Visando conferir segurança técnica e jurídica ao projeto, até mesmo porque o Estado da Bahia despendeu considerável tempo e recursos no desenvolvimento dos estudos que embasam o projeto, cujas informações devem ser garantidas, sugerimos a revisão da redação da cláusula abaixo. PROPOSTA: 5.5.1. As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos de referência, planilhas, estimativas, sondagens, estudos geológicos e demais documentos ou dados relacionados às obras e serviços compreendidos na Concessão foram realizados e obtidos para fins exclusivos de verificação da viabilidade da Concessão, de forma que os concorrentes são exclusivamente responsáveis pela interpretação, dos mesmos, na elaboração e apresentação das suas propostas.	Entendemos que a redação original é suficientemente clara quanto a integral responsabilidade dos proponentes quanto as informações divulgadas.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 54

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Visando ampliar a concorrência da licitação, em busca da melhor proposta para o Estado da Bahia, sugerimos a revisão da redação da cláusula abaixo: PROPOSTA: 11.4.7. Se a Concorrente for Consórcio, a Garantia da Proposta poderá ser apresentada em nome de uma ou mais consorciadas, ou, alternativamente, ser emitida individualmente no nome de cada uma das integrantes do Consórcio, alcançando, em qualquer hipótese, o valor total exigido no item [●]. 11.4.7.1. A exigência referente à Garantia da Proposta pode ser atendida integralmente por apenas um consorciado.	A sugestão será analisada

QUESTIONAMENTO 55

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Visando assegurar a viabilidade econômica e financeira do projeto, sugerimos a complementação da redação da Cláusula abaixo: PROPOSTA: 12. PROPOSTA ECONÔMICA ESCRITA – ENVELOPE 2 (...) 12.3.9. a habilitação da Concessionária para ter direito ao benefício fiscal da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE consubstanciado na redução de 75% (setenta e cinco por cento) do Imposto de Renda Pessoa Jurídica – IRPJ, regulado pelo Decreto nº 6.539/2008; 12.3.10. isenção do ISS sobre os SERVIÇOS do Sistema Rodoviário Ponte Salvador – Ilha de Itaparica; 12.3.11. a isenção do Imposto sobre Importação (“II”) e do Imposto sobre Produto Industrializado (“IPI”) incidentes sobre as operações de aquisições de máquinas e equipamentos necessários para a execução dos serviços de construção e operação do Sistema Rodoviário Ponte Salvador – Ilha de Itaparica a ser concedida por Lei Federal. 12.3.12. Constituição da SPE com capital social subscrito e integralizado na sua totalidade pela Adjudicatária, de acordo com as regras previstas na Cláusula 28 do Contrato. 12.3.13. Garantia através do Fundo Garantidor Baiano de Parceiras, instituído pela Lei Estadual n. 12.610/2012, no pagamento das Contraprestações, Aporte Público, e demais obrigações contraídas pelo Concedente no Contrato de Concessão. 12.4. O prazo de validade da Proposta Econômica será de 12 (doze) meses, a contar da data	O estudo do impacto das isenções e subsídios na viabilidade econômica do projeto está em análise na nova modelagem econômica financeira e será considerado na elaboração do edital definitivo

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

de entrega dos envelopes, mantidas todas as suas condições durante esse período, prorrogável por igual período, mediante solicitação do Concedente.

QUESTIONAMENTO 56

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Entendemos que a celebração dos contratos de financiamentos para viabilizar o projeto deve ser condição de eficácia do Contrato de Concessão. Nesse sentido, sugerimos que a obrigação da concessionária de pagamento do valor referente à preparação dos estudos que embasaram o Edital, o Contrato e respectivos anexos, deve ser exigível em até 30 dias após o recebimento pela concessionária da primeira parcela do financiamento do projeto. Diante disso, propomos a exclusão do item V da Cláusula 20.4, e a criação da Cláusula 27.10 conforme abaixo. PROPOSTA: 27 DISPOSIÇÕES GERAIS 27.10 Em até 30 (trinta) dias após o recebimento da primeira parcela do financiamento do Sistema Viário da Ponte Salvador – Ilha de Itaparica, a CONCESSIONÁRIA deverá entregar ao CONCEDENTE o comprovante de pagamento do valor de R\$ 33.700.331,65 (trinta e três milhões setecentos mil, trezentos e trinta e um reais, sessenta e cinco centavos), na data-base de [●] de [●], relativos aos custos incorridos na preparação dos estudos realizados com autorização do Estado da Bahia e que embasaram o presente Edital, o Contrato, respectivos anexos, conforme Termo de Convênio n. 002/2014 celebrado entre a DESENBÁHIA- Agência de Fomento do Estado da Bahia S.A, através da Secretaria do Planejamento – SEPLAN, Secretaria de Infraestrutura – SEINFRA e Secretaria de Desenvolvimento Urbano – SEDUR	A proposição sobre a condição de eficácia sugerida está sendo analisada pelo Estado da Bahia. No que se refere à postergação do “<i>pagamento do valor referente à preparação dos estudos que embasaram o Edital, o Contrato e respectivos anexos</i>”, a sugestão não será acolhida.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 57	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
<i>Prezados Senhores , Lendo a Minuta do Edital e a Minuta do Contrato disponibilizados no Site da SEINFRA na Pagina de Consulta Pública e conforme Paragrafo 2. DA PARTICIPAÇÃO, e conforme os Sub-itens:</i> • 2.3. As contribuições à Consulta Pública deverão ser apresentadas à SEINFRA por escrito, em língua portuguesa (Brasil), por meio do endereço eletrônico: pontesalvadoritaparica@infra.ba.gov.br ou protocoladas na SEINFRA, localizada na 4ª Avenida, 440 – Centro Administrativo da Bahia, CEP 41.745-000, Salvador - Bahia, acompanhadas do arquivo contendo as formulações apresentadas e, quando for o caso, com as justificativas cabíveis e indicação do texto do documento (minuta do edital, minuta do contrato ou anexos) a que se referem. • 2.4. Somente serão apreciadas pela SEINFRA as contribuições que contenham identificação do participante (CNPJ, razão social e nome do representante, em caso de empresa; nome e CPF, em se tratando de pessoa física), disponibilizando-se, ainda, as informações para contato (telefone e/ou e-mail). <i>Tenho a acrescentar, que não encontrei em nenhuma parte , tanto do Edital, quanto do Contrato, nada referente ao <u>Sistema de Gestão Integrada (SIG)</u>, com a implantação da <u>Gestão de QSMS- Qualidade, Segurança, Meio Ambiente e Saúde do Trabalhador</u>, itens imprescindíveis e obrigatórios pela Legislação Brasileira do Trabalho em qualquer empreendimento, principalmente nos de Grande Porte como a Ponte Salvador-Itaparica.</i> <i>Deverão constar, como Anexos, tanto no Edital como no Contrato, a <u>Diretriz Contratual de Gestão da Qualidade e a Diretriz Contratual de Gestão de SMS e RS</u>, entre muitos outros documentos, os quais, envio em anexo, alguns exemplos de Contratos com a Petrobras, onde Gerencie o QSMS CRS TD - <u>Qualidade, Segurança, Meio Ambiente, Comunicação, Responsabilidade Social, Treinamento e Desenvolvimento</u>.</i> <i>Solicito encarecidamente aos senhores, que atendem para esses itens obrigatórios por Lei Trabalhista e leiam com atenção os Exemplos em Anexo para termos uma Construção da Ponte com segurança e controle de qualidade.</i> <i>Chamo a atenção dos senhores quanto as Empresas que Participarão da Licitação,</i>	Será apresentado na minuta final do Edital o Anexo do Sistema de Gestão Integrada – SIG, com a implantação da gestão de QSMS – Qualidade, Segurança, Meio Ambiente e Saúde do Trabalhador.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

<i>deverão estar Qualificadas e Certificadas nas Normas ISO 9001, ISO 14001 e OHSAS 18001, além, da SA 8000, em suas últimas revisões. Essa é a minha Contribuição.</i>	
---	--

QUESTIONAMENTO 58

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Por que no projeto da ponte Salvador-Itaparica não foi contemplado as linhas de Metrô e VLT, haja vista que em Lisboa , Porto, Roma, Paris etc e outros lugares do mundo estas linhas de VLT e Metrô ajudam e desafogam o trânsito sobre a Ponte?	Está previsto a implantação de linhas de transporte rodoviário entre Salvador e Itaparica fazendo parte do sistema de integração com as linhas de metrô existentes.

QUESTIONAMENTO 59

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
A ponte Salvador-Itaparica está sendo pensada em no futuro receber uma linha de VLT? Acho que a ponte tem que ter uma largura suficiente. Outra coisa, gostaria que todo o projeto SVO fosse incluído uma separação por Guard rail , tanto no meio como nas extremidades, pelo menos na estrada que será feita depois da ponte, isso é muito comum nas estradas da Europa. Que tenha placas sinalização bem grandes pra que seja bem visível, painéis eletrônicos, além tachões refletivos em todo o sistema.	Está previsto a implantação de linhas de transporte rodoviário entre Salvador e Itaparica fazendo parte do sistema de integração com as linhas de metrô existentes. O projeto de sinalização e segurança será elaborado conforme as normas vigentes.

QUESTIONAMENTO 60

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Diante da construção da pista central com 06 pistas de rolamento existira viadutos e outras ferramentas de ligação da costa com a contra costa para que não dificulte a comunicação internada da linha?	Não está previsto no escopo ligação com a contra costa

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 61	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
O que impede que essa ponte ao “bombar” (como dito aqui) não cause exatamente o mesmo problema de engarrafamento e transtornos que no Litoral Norte – citado aqui como exemplo de desenvolvimento – e para o qual foi necessário duplicar a estrada? Como se explica o projeto hoje de uma ponte exclusivamente rodoviária, sem previsão de substituição de transporte diesel p/ elétrico; de individual para coletivo no transporte de pessoas e também de carga ? Como se justifica gastar tanto para uma ponte APENAS rodoviária cujo horizonte de vida e de 100 anos?	O sistema foi dimensionado para atender o nível de demanda até o último ano da concessão com folga. Há previsão de linhas de transporte metropolitanos sob pneus que atenderão a demanda projetada.
QUESTIONAMENTO 62	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Nome da Ponte Maria Filipa	Oportunamente serão aceitas sugestões para definição do nome da ponte.
QUESTIONAMENTO 63	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Existe a possibilidade de a ponte sair da Orla do Subúrbio?	Já foi analisada a alternativa e foi definido que a chegada em Salvador será entre S. Joaquim e o Ferry.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 64

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Considerando a expectativa de desenvolvimento/crescimento na região, principalmente a partir da Ilha, Salinas, Nazaré, etc. Pergunta: Está previsto solução de transporte de massa SSA/ Ilha e Região via Ponte?	Há previsão de linhas de transporte metropolitanos sob pneus que atenderão a demanda projetada.

QUESTIONAMENTO 65

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
O Projeto Ponte Salvador/Itaparica há falhas gravíssimas vamos lá.... 1º) Falta linhas férreas p/auxiliara est. Tocantins/Ilhéus. 2º) Linha férrea p/metrô turístico. 3º) Descarga no istmo é impraticável devido ao gigantesco fluxo e atualmente o vale Barro Reis se acha murada pelo metrô e a via Expressa//Porto. 4º) A Ponte está projetada para atender pneumáticos e cartão postal. 5º) Alegação e valor não convence porque quem arcará será o pedágio de 30 anos.	As observações serão analisadas.

QUESTIONAMENTO 66

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Um dos grandes problemas das rodovias não só da Bahia , mas do Brasil e do mundo são as ocupações irregulares das faixas de domínio. A construção da ponte ssa/itaparica atrairá um maior fluxo de veículos para trafegarem nas rodovias BA 001 e 46 que derivarão também para outras. Nessas rodovias existem grandes bolsões populacionais e diversas outras ocupações isoladas. Quais as medidas contempladas nesse projeto para que ele se integre do de rodovias seguras?	O Governo do Estado da Bahia está em entendimentos com o Governo Federal para duplicar as estradas que compõem o sistema. Estas rodovias não são objetos desta contratação.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

Se houver necessidade de remanejamento da população inteira existem projetos que contemplem o seu acolhimento?
Existem preocupação e projeto visando a duplicação das rodovias BA 001 e 046 ou de criação de novos corredores para atender ao novo fluxo de veículos?

QUESTIONAMENTO 67

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Caso ocorra a passagem de navios em mão única, não será um gargalo na tráfego marítima?	Não para os fluxos projetados.

QUESTIONAMENTO 68

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Nos estudos econômicos do projeto sistema viário oeste foram estimados um “inside financeiro” dos impactos do incremento tributário na implantação da ponte no seu entorno, bem como município da região? O volume de arrecadação com a concessão no horizonte dos 20 e 20 anos, bem como as expectativas de novos investimentos nas regiões da ilha, reconcavo e baixo sul?em fim, um dimensionamento dos investimentos e o retorno nos 20 e 20 anos, bem como as expectativas de avanço, sociais econômicos e ambientais do projeto.	Sim, a análise foi elaborada pela Secretaria de Planejamento e a SEI. Foram apontados ganhos relevantes para a União e para os municípios afetados.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 69

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Por uma Ilha de Itaparica Sustentável, identificar e avaliar o montante da compensação ambiental, socioeconômica e cultural de acordo com a legislação vigente, decorrente do processo de Licenciamento Ambiental do projeto da ponte Salvador/Itaparica, e da rodovia Expressa Segregada do PUI (Plano Urbano Intermunicipal da Ilha de Itaparica), para, através do Termo de Compromisso de Compensação Ambiental CCA, mitigar os impactos sobre o território da Ilha de Itaparica, especificamente em Vera Cruz, advindos da ponte Salvador/Itaparica e do novo trecho do Sistema Viário de Vera Cruz, integrantes do Sistema Viário Oeste (SVO), através de processos de participação e controle social, da elaboração à implementação do CCA.	Faz parte do processo de obtenção das licenças e são condicionantes de todo procedimento de implantação do projeto.

QUESTIONAMENTO 70

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Tal como ocorrido com o contrato da PPP nº 01/2013 para a implantação e operação do Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas, o Governo do Estado da Bahia planeja celebrar um termo de cooperação entre o Estado e os Municípios que serão beneficiados com o Sistema Rodoviário objeto desta Consulta Pública?	Sim, o Governo do Estado da Bahia tem a intenção de estabelecer uma cooperação com os municípios que serão beneficiados.

QUESTIONAMENTO 71

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Entendemos que a condição de “Afiliada”, na forma descrita no item “iii” da “PARTE II – DEFINIÇÕES” do Edital, inclui empresa com a qual a Interessada possua sócio controlador de forma direta ou indireta em comum integrante do mesmo grupo econômico. Nosso entendimento está correto? Para fins de comprovação do referido vínculo de afiliação, nos termos do item 13.4.1.3.4 da Minuta do Edital, será admitido documento societário que esteja na forma da legislação do país em que a empresa esteja constituída, observadas as formalidades de tradução previstas no item 13.1.8 da Minuta do Edital, aplicadas por analogia. Nosso entendimento está correto? Em caso positivo, recomenda-se a inclusão de subitem 13.4.1.3.4.1 com a seguinte	No que concerne ao primeiro questionamento, à luz da qualificação dada pela Minuta de Edital à “Afiliada” – “ <i>pessoa jurídica relacionada a outra pessoa jurídica como coligada, por controle societário (seja como controlada ou controladora), ou ainda por se sujeitarem ao controle comum de outra pessoa física ou jurídica</i> ” -, o entendimento está correto. Quanto ao segundo questionamento, o licitante deve observar não apenas as formalidades para tradução previstas no item 13.1.8, como também o subitem 10.10, integrantes do item referente à “ <i>Forma de apresentação da</i>

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

redação: “Tratando-se de documento societário de empresas estrangeiras que não funcionem no País, aplica-se, no que couber, o disposto no item 13.1.8 deste Edital”.

documentação e recebimento dos envelopes”. Ademais, não se faz necessária qualquer alteração na minuta editalícia, na medida em que o subitem 13.1.8 que trata do tema expressamente alude à sua aplicabilidade a todo item 13 referente a “*Documentos de Habilitação – Envelope 3.*”

QUESTIONAMENTO 72

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
O subitem 13.3.1.3 da Minuta do Edital permite a apresentação de atestados, certidões e declarações para fins de comprovação do requisito indicado no subitem 13.3.1.1 por empresa a ser subcontratada previamente indicada pela Concorrente. É importante considerar a relevância e a alta complexidade do objeto desta licitação, que engloba a construção de uma estrutura que, quando concluída, será a segunda mais extensa da ponte América Latina, ficando atrás apenas da Ponte Rio-Niterói, construída no início da década de 1970 – cujo modelo de contratação foi uma empreitada suportada integralmente com recursos do Estado. Além disso, trata-se de um projeto que é objeto de discussões desde a década 1960, o que evidencia a sua dimensão e importância. Em vista destes fatores, não se pode admitir que a efetiva comprovação da aptidão para levar o projeto a efeito seja relativizada a ponto de se admitir que os interessados se valham da documentação de seus possíveis subcontratados. Ainda que se exija a apresentação de documento por meio do qual a potencial subcontratada se comprometa a executar os serviços caso a Concorrente se sagre vencedora, tal documento não tem força de obrigar o compromitente a firmar o contrato e, por via de consequência, executar a obrigação contratual, a qual não poderá ser transferida a terceiros dado o seu cunho personalíssimo – haja vista que a aptidão técnica está ligada ao detentor do atestado. Isso geraria um inconveniente imbróglio ao Estado que apenas faria jus às perdas e danos, após oneroso procedimento judicial. Tendo em vista o quanto exposto e levando-se em conta que a experiência que se busca comprovar por meio dos documentos indicados no item 13.3.1.1 diz respeito ao cerne do objeto da concessão – construção de ponte, a qual deverá ficar a cargo da Concessionária; é imperioso que não sejam admitidos documentos apresentados por potenciais subcontratadas dos Concorrentes, ainda que mediante a apresentação de documento por meio do qual se comprometa a executá-lo. A execução desse importante empreendimento para o Estado da Bahia e para o Brasil deve ser	Admitir a comprovação de capacidade técnica de potenciais subcontratados para a execução dos serviços de engenharia, visa ampliar a competitividade do certame e com isso receber a proposta mais vantajosa do ponto de vista financeiro para o Estado. Entendemos que não configura risco para o Concedente uma vez que só será permitido a substituição do subcontratado por outro que ofereça as mesmas qualificações técnicas comprovadas por atestação na forma definida pelo Edital.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

conduzido por um consórcio de empresas com inequívoca capacidade técnica para garantir a segurança da obra, a eficiência da operação e o pleno atendimento ao interesse público. Facultar a comprovação da capacidade técnica por um potencial subcontratado, para esse projeto, pode oferecer risco à Administração e não se justificaria sob o aspecto concorrencial vez que a minuta de Edital não limita o número de empresas em consórcio.

QUESTIONAMENTO 73

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Ainda no que tange ao subitem 13.4.1.3 da Minuta do Edital e considerando que o subitem 9.1 da Minuta do Edital admite a participação no certame de entidades estrangeiras, entendemos que: (i) Serão admitidos atestados relativos a obras e empreendimentos realizados por entidade estrangeira – participante do certame – em países estrangeiros, obedecidas as regras estabelecidas no item 13.3.3 e observadas as formalidades previstas no item 10.10 do instrumento convocatório; (ii) Ainda que em um mesmo atestado não conste expressamente todas as informações exigidas pelo Edital, o Concorrente poderá fazer a prova do cumprimento das exigências mínimas editalícias por meio de outros atestados ou documentos complementares, provando, assim, a sua capacidade técnica; e (iii) Diante das regras estabelecidas no mencionado subitem 13.3.3 não haverá necessidade de os atestados emitidos no exterior estarem acervados no CREA. Os nossos entendimentos estão corretos? Observamos que um entendimento diverso, na prática, poderá prejudicar a participação de sociedades estrangeiras o que, em um projeto desse vulto e magnitude, violaria o interesse público.	Correto desde que a atestação apresentada esteja de acordo com práticas e normas aceitas internacionalmente

QUESTIONAMENTO 74

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em relação à comprovação da experiência de participação em empreendimentos de grande porte, o subitem 13.3.3, “iii” dispõe sobre a necessidade de comprovação do “valor total do empreendimento e percentual de participação da Concorrente”. Considerando que os Concorrentes poderão utilizar acervos técnicos obtidos fora do Brasil, entendemos que é conveniente o Edital definir expressamente a possibilidade de conversão da moeda, tendo como referência a data da emissão do atestado técnico ou documento equivalente. O nosso entendimento está correto? Em caso positivo, sugerimos a inclusão do subitem 13.3.3.5: “Na	O entendimento não está correto. A data para conversão será a data do término para realização do serviço.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

hipótese de atestados ou certidões emitidas fora do Brasil em moeda estrangeira, considerar-se-á a data de emissão do documento para fins de conversão para a moeda nacional”.

QUESTIONAMENTO 75

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
O subitem 20.4, alínea “v” determina o ressarcimento dos custos incorridos na preparação dos estudos pelo vencedor da licitação no valor de R\$ 100.000.000,00. Todavia, tendo em vista a dimensão do projeto e o volume de investimentos que este exigirá, entendemos que não se mostra razoável a alocação deste custo à Concessionária.	A sugestão não será acolhida. A exigência editalícia encontra fundamento no art.21 da Lei nº 8987/95

QUESTIONAMENTO 76

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Sem prejuízo do exposto na contribuição anterior, caso se opte pela manutenção da alocação deste custo à Concessionária, vale notar que, de acordo com o TCU (TC 14.414/2015-5) a definição do valor nominal máximo para ressarcimento dos projetos deve utilizar como parâmetro “estudos similares” e é necessário fundamentar o montante objetivamente com base em “custos de elaboração, incluindo margem de lucro compatível com a natureza do serviço e com os riscos envolvidos e baseados em preços de mercado, para serviços de porte e complexidade similares, e que tanto o valor calculado como a respectiva memória de cálculo sejam divulgados, conferindo transparência ao ato”. Nesse sentido, o Governo do Estado da Bahia possui a memória de cálculo e a comprovação dos custos do estudo no valor acima mencionado? Caso positivo, solicitamos que sejam apresentados.	Sim, as memórias de cálculo e as faturas serão apresentadas oportunamente na ocasião do ressarcimento.

QUESTIONAMENTO 77

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em relação à qualificação técnica para a execução do empreendimento, o subitem 13.3.1.1 da Minuta do Edital dispõe que a “comprovação de aptidão da Concorrente para o desempenho de atividade pertinente e compatível em características, quantidades e prazos com o objeto da Licitação, por meio da apresentação de um ou mais (i) atestados ou (iii)	O item 13.3 passou a ser o item 13.4 na revisão 1 da Minuta do Edital. O item 13.4.1.1 foi dividido em “a” e “b”. A exigência é para cada item, ou seja um atestado para item “a” e outro para item “b”. Os atestados podem ser de empresas diferentes, mas não será admitida a

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

declarações, fornecidos por pessoa jurídica de direito público ou privado, devidamente registrados nas entidades profissionais competentes, que comprove sua experiência (...). Na sequência, o subitem 13.3.1.2 dispõe que “o quantitativo indicado no subitem 13.6.1.1 deverá ser comprovado por meio de um único atestado”. Em primeiro lugar, entendemos que a referência ao subitem 13.6.1.1 está equivocada, vez que tal numeração não existe na Minuta do Edital. Em segundo lugar, entendemos que diante da necessidade de ampliarmos o universo de disputa no futuro certame, sem, contudo, deixar de observar a necessária segurança à Administração de que o futuro contratado terá efetivas condições de executar o objeto com segurança, eficiência e no prazo proposto, que seja permitido o somatório de atestados entre empresas do mesmo grupo econômico. Nesse sentido, entendemos que diante da natureza do objeto a ser licitado, vale lembrar, a segunda maior Ponte na América Latina, sendo que a primeira, ponte Rio-Niterói, foi executada há mais de 40 anos, justificaria a possibilidade de somatório de atestados, seguindo, assim, a orientação do TCU quando proferiu a Decisão nº 1.090/2001-Plenário. Além disso, observamos que é comum em grandes grupos econômicos estrangeiros, que a execução do mesmo objeto seja realizada por empresas integrantes do mesmo grupo, observadas as suas expertises técnicas. Os nossos entendimentos estão corretos? Em caso positivo, sugerimos a modificação do subitem 13.3.1.2 da Minuta do Edital prevendo-se, expressamente, a possibilidade de somatório de atestados exclusivamente entre empresas do mesmo grupo econômico para fins de qualificação técnica.

soma de atestados para cada item. Entendemos que o grau de dificuldade da execução dos serviços na forma descrita no Edital diminui de maneira acentuada, com a redução dos parâmetros técnicos, e não conferiria ao participante a capacidade técnica necessária a execução de projetos desta complexidade

QUESTIONAMENTO 78

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em relação à qualificação técnica, o subitem 13.4.1.1 da Minuta do Edital apresenta quantitativos mínimos para a construção da ponte. Nesse sentido e considerando que: (i) a Súmula nº 263 do TCU considera legal a exigência de comprovação da execução de quantitativos mínimos em obras e serviços com características semelhantes, desde que essa exigência guarde proporção com a dimensão e a complexidade do objeto a ser executado; (ii) esse quantitativo mínimo é considerado irregular quando superior a 50% (cinquenta por cento), salvo em casos excepcionais, cujas justificativas deverão estar tecnicamente explicitadas no processo administrativo anterior ao lançamento do respectivo edital, ou no próprio edital e seus anexos, conforme julgado pelo TCU no Acórdão 3104/2013; (iii) o projeto é de grande vulto e notoriamente complexo para ser executado, vez que a última	Ainda que admita exceções não temos o entendimento de que seja este o caso. Com relação aos parâmetros definidos nos subitens “a” e “b” estes são significativamente inferiores aos limites de 50%. Entendemos que são parâmetros de menor relevância para execução do projeto e por isso tiveram grau de exigência menor, como forma de ampliar a competitividade no certame.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

ponte com características semelhantes executada no Brasil foi no início da década de 1970 (Ponte Rio-Niterói); (iv) as quantidades mencionadas nas alíneas “a” e “b” são significativamente inferiores a 50% do objeto licitado; (iv) o projeto é altamente complexo do ponto de vista da Engenharia e que requer investimentos de grande vulto; e (v) a integridade da obra deve ser sempre priorizada em prestígio à continuidade da prestação e, principalmente, à segurança e integridade dos usuários e agentes envolvidos. Diante desses fundamentos, é altamente recomendável que a Administração Pública eleve os quantitativos até o limite de 50% do objeto licitado a fim de preservar o interesse público e garantir que o futuro contratado terá capacidade técnica para executar o projeto de forma adequada e segura. Entendemos, portanto, que diante das complexidades envolvidas é necessário que a Administração busque garantias técnicas complementares de que o futuro contratado terá efetivas condições para executar o objeto licitado com diligência e segurança.

QUESTIONAMENTO 79

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Nos termos do subitem 13.4.2 da Minuta do Edital, para fins de comprovação da experiência de participação em empreendimentos de grande porte (empreendimentos com investimentos realizados de, no mínimo, R\$ 2.700.000.000,00), deverá constar nos atestados, certidões ou declarações que a Concorrente, alternativamente, foi: (a) responsável pelo investimento e execução do empreendimento (individual ou com participação mínima de 30% no consórcio); (b) acionista de sociedade responsável pelo investimento e execução do empreendimento (Concorrente deverá ter participado com no mínimo de 30% de capital social da sociedade); ou (c) investidor no empreendimento, com participação mínima no consórcio de 15%. Primeiramente, assinala-se que a condição de “investidor” é imprecisa e não se constitui em conceito jurídico apto, por si só, a esclarecer seu significado. Mais que isso, pela magnitude do projeto, e visando atestar a efetiva capacidade do futuro vencedor do certame (e, assim, garantir a execução completa de todo contrato, em salvaguarda do interesse público), é indispensável que se comprove a efetiva participação no empreendimento. Pelas mesmas razões, é fundamental a efetiva comprovação da capacidade do Concorrente de captar recursos para projetos dos quais seja diretamente responsável. Assim, entendemos que os atestados exigidos para comprovação da experiência de participação em empreendimentos de grande porte somente sejam aceitos de Concorrentes que tenham figurado como controladores dos empreendimentos	A não inclusão de índices contábeis decorreu do entendimento de que a garantia da proposta e demais exigências de qualificação econômico-financeira são capazes de atingir o objetivo almejado pela norma para fins de demonstração da qualificação econômico-financeira concorrente. Quanto às demais questões, serão objeto de análise.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

para os quais tenham recebidos os investimentos ali tratados, não se admitindo a mera participação acionária, pois esta não garante a capacidade do Concorrente de executar a contento o contrato e/ou captar os recursos necessários. Nessa linha, sugerimos que a redação do subitem 13.4.2 da Minuta do Edital seja alterada para a seguinte: “Comprovação, mediante a apresentação de até 3 (três) atestados, certidões ou declarações, que comprovem a participação da Concorrente em empreendimento com investimentos realizados de, no mínimo, R\$ 2.700.000.000,00 (dois bilhões e setecentos milhões de reais), observadas as seguintes condições: (i) Nos atestados, nas certidões ou declarações apresentadas, a Concorrente deverá figurar, alternativamente, como: a. responsável pelo investimento e execução do empreendimento, hipótese em que a atuação da Concorrente deve ter sido individual ou como consorciada com participação mínima de 30% (trinta por cento) no consórcio responsável pelo investimento e execução do empreendimento; ou b. acionista controladora de sociedade responsável pelo investimento e execução do empreendimento, com participação mínima de 30% (trinta por cento) de capital social da sociedade.”

Em relação à qualificação econômico-financeira, nos termos do item 13.5, verificou-se que o Edital apenas exige a apresentação de “balanço patrimonial e demonstrações contábeis”, sem, todavia, prever os critérios objetivos pelos quais, a partir da análise da documentação contábil, será aferida a efetiva habilitação econômico-financeira da Concorrente. Em vista disto e tendo em vista a dimensão do empreendimento e do volume de investimentos necessários, entendemos ser importante a fixação de índices contábeis mínimos que devam ser observados pelos Concorrentes, nos termos do que estabelece o §5º do art. 31 da Lei nº 8.666/1993.

QUESTIONAMENTO 80

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Como será calculado o valor da verba de fiscalização prevista na cláusula 12.14 da Minuta do Contrato? Sugerimos que essa informação seja disponibilizada o quanto antes a fim de identificarmos o seu impacto no modelo financeiro do projeto.	Será calculado com base nos custos de fiscalização que o Estado tem tido com o sistema BA099 BA 093

QUESTIONAMENTO 81

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
-----------------	----------

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

Em relação à subcláusula 18.4.2 da minuta do Contrato, a qual estabelece que “havendo rejeição dos documentos descritos na subcláusula 18.4, por qualquer razão, eles serão devolvidos à Concessionária para as necessárias correções, com as informações que motivaram sua rejeição, contando-se o prazo estabelecido no item 18.3, a partir da data de sua reapresentação”, entendemos que a expressão “por qualquer razão” é muito ampla e pode proporcionar imprevisibilidades jurídicas. Nesse sentido, sugerimos a substituição pela expressão “por razões técnicas fundamentadas”.	sugestão acatada conforme nova redação da cláusula 18.4.2.
---	--

QUESTIONAMENTO 82

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Na hipótese de os atos de intervenção em propriedades previstos na cláusula 6 da Minuta do Contrato consumirem um prazo muito extenso que comprometa o cumprimento do Cronograma de Implantação, independentemente do reequilíbrio a que a Concessionária fará jus, na forma dos itens 6.1.3 e 25 da Minuta do Contrato, o Prazo da Concessão será também suspenso nessa hipótese? Da mesma forma a vigência também estará suspensa na hipótese de atraso na concessão de licenciamento ambiental necessário para o início da execução das obras?	Não será suspenso em nenhuma hipótese e o reequilíbrio do contrato se dará através do recálculo da contra prestação e/ou da tarifa.

QUESTIONAMENTO 83

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
De acordo com a subcláusula 6.4.1 da Minuta do Contrato “O Concedente assumirá a obrigação de pagamento das despesas relativas às desapropriações amigáveis ou judiciais, imposições administrativas, e desocupações na faixa de domínio, bem como reassentamentos necessários à execução do objeto do Contrato”. Entendemos que todas as indenizações decorrentes de referidos atos de intervenção em propriedades necessários à realização dos serviços e obras objeto desta Concessão correrão por conta do Concedente. O nosso entendimento está correto?	Entendimento correto, desde que ocorram na faixa de domínio e reassentamentos necessários à execução da obra.

QUESTIONAMENTO 84

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Ainda em relação às desapropriações, agora em atenção à subcláusula 6.1 da Minuta do	Nosso entendimento é que a Concessionária tem maior agilidade na execução

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

Contrato, a mesma atribui à Concessionária a responsabilidade pelos atos executórios relacionados às eventuais desapropriações que se façam necessárias para a implementação do objeto contratual. Entendemos que tal responsabilidade deverá ser atribuída exclusivamente ao Poder Concedente, uma vez que a execução da desapropriação traz ônus excessivos à Concessionária. Portanto, atribuir esta responsabilidade à Concessionária significa encarecer a Concessão e possivelmente torná-la mais morosa. Além disso, entendemos que deverá ser previsto prazo para a execução das desapropriações pelo Poder Concedente, de forma a garantir segurança jurídica quanto à execução do contrato. Uma sugestão seria facultar à Concessionária e ao Poder Concedente a definição, de comum acordo, de trechos e prazos específicos para cada etapa de desapropriação.

dos atos e procedimentos e a assunção desta tarefa pelo Concedente poderia implicar em atrasos no cronograma de desapropriações.

QUESTIONAMENTO 85

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
O subitem 11.4.3 da Minuta do Edital determina que em caso de fiança bancária, esta deverá “ser emitida por instituição financeira devidamente registrada junto ao Banco Central do Brasil, cuja classificação de risco esteja compreendida na categoria “grau de investimento” em pelo menos uma das seguintes agências: Fitch, Standard & Poors ou Moody’s”. Entendemos que só serão aceitos ratings da Fitch, Standard & Poors ou Moody’s, não sendo permitidas outras agências de classificação de riscos. O nosso entendimento está correto? Além disso, entendemos que poderia haver a menção de que essa garantia poderia ser prestada por instituição financeira, ainda que não registrada junto ao Banco Central do Brasil, desde que tal instituição internacional apresente os ratings mencionados. Esse nosso entendimento também está correto?	Não serão aceitas instituições financeiras sem registro no Banco Central.

QUESTIONAMENTO 86

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 12.1.1 da Minuta do Edital, entendemos que a carta em questão deveria ser emitida apenas por instituições financeiras a fim de proporcionar mais segurança e confidencialidade ao plano de negócios do projeto. Neste aspecto, quando a subcláusula 12.2 “ii” e “iv” exige patrimônio líquido superior a R\$ 2,5 bilhões a tais instituições, também entendemos que dificilmente tal exigência será atendida por uma consultoria financeira ou auditoria contábil, sendo mais uma razão para manter apenas as instituições financeiras. Por fim, também entendemos que desde que seja uma instituição financeira de primeira linha de	Não serão aceitas instituições financeiras sem registro no Banco Central

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

acordo com “rating” internacionalmente aceito, que também não haveria a necessidade do registro da instituição financeira junto ao Banco Central. Os nossos entendimentos estão corretos?

QUESTIONAMENTO 87

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
O subitem 11.4.7 da Minuta do Edital admite para fins de garantia de proposta o somatório dos valores de cada participante na hipótese de Consórcio, sendo também possível a apresentação da garantia por uma única consorciada, desde que atinja 100% da garantia. O nosso entendimento está correto?	Entendimento correto.

QUESTIONAMENTO 88

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Haverá alguma limitação ou restrição para a prestação de serviços por cidadãos estrangeiros? Entendemos que não haverá, desde que cumprida a legislação trabalhista e migratória vigente. O nosso entendimento está correto?	Entendimento correto, além da legislação trabalhista e migratória, deverá atender a legislação dos órgãos de classe das respectivas atividades, CREA; CAU; OAB, etc.

QUESTIONAMENTO 89

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
De acordo com a subcláusula 11.2 da Minuta do Contrato “Os terceiros contratados pela Concessionária deverão ser dotados de hígidez financeira e de capacidade técnica para a execução dos serviços para os quais foram contratados, sendo responsabilidade da Concessionária averiguar tais requisitos”. Nesse sentido, as credenciais ou documentos eventualmente emitidos no exterior serão aceitos para a comprovação da capacidade técnica e hígidez financeira, nos termos da referida subcláusula 11.2?	Sim

Consulta Pública Nº 001/2018

OBJETO:Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz

QUESTIONAMENTO 90

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
A expressão “Bens Vinculados” é usualmente utilizada no sentido de “Bens da Concessão” (conceito definido na “Parte II – Definições”, “viii” da Minuta de Edital), e não aos bens reversíveis. Além disso, as definições de “Bens Reversíveis” constantes do Edital e da Minuta do Contrato nos pareceram divergentes, sendo que aquela contida na Minuta do Contrato é a que mais se adequa ao conceito de reversibilidade. Por isso, sugerimos unificar as duas definições, de acordo com aquela constante da subcláusula 1.1, “ix” da Minuta do Contrato) do Contrato, senão vejamos: “BENS REVERSÍVEIS: os Bens da Concessão necessários à continuidade dos serviços relacionados à Concessão que serão revertidos ao Concedente ao término do Contrato, a critério do Concedente”.	Serão adotadas as providências necessárias à uniformização em todo o instrumento convocatório das definições de “bens da concessão” e “bens reversíveis”, excluindo-se, ademais, a alusão a “bens vinculados”.

QUESTIONAMENTO 91

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção ao subitem 5.2.1 da Minuta do Edital, embora a Minuta do Contrato alocue à Concessionária a responsabilidade pela obtenção das licenças e autorizações necessárias, entendemos ser adequado atribuir ao Poder Concedente, tendo em vista o espírito colaborativo da parceria, a obrigação de auxiliar a Concessionária nesse processo, sobretudo na interlocução com os entes responsáveis, de forma a agilizar a obtenção das autorizações necessárias à execução do Contrato, evitando atrasos na Concessão.	O Estado auxiliará na interlocução, mas a responsabilidade é da Concessionária.

QUESTIONAMENTO 92

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 6.2.2 da Minuta de Contrato, entendemos que é mais razoável alocar a responsabilidade pela desocupação ao Poder Concedente, diante da incerteza quanto aos métodos que a Concessionária poderia se utilizar para executar esta tarefa.	Nosso entendimento é que a Concessionária tem maior agilidade na execução dos atos e procedimentos e a assunção desta tarefa pelo Concedente poderia implicar em atrasos no cronograma de desapropriações.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 93

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Com o intuito de se garantir que nenhum aspecto relativo ao Plano de Reassentamento seja suportado pela Concessionária, sugerimos a inclusão de item, na cláusula 24.2 do Contrato, que trata de riscos que cabem ao Concedente: (xiv) Custos relativos às exigências, diretrizes, rotinas, ações, projetos, estruturas e princípios adotados por Financiadores ou Instituições Financeiras no que tange a questões socioambientais, de saúde e de segurança do objeto da Concessão, incluindo, mas não se limitando àqueles previstos em normas, critérios e padrões nacionais e internacionais, como a Resolução 4.327/2014 do Banco Central do Brasil, os Princípios do Equador, os Padrões de Desempenho da International Finance Corporation - IFC, as Diretrizes de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Banco Mundial, dentre outras porventura aplicáveis.	Os custos de reassentamentos serão de responsabilidade do Estado. O que não for de estritamente responsabilidade do Estado será da Concessionária.

QUESTIONAMENTO 94

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
O subitem 6.4 da Minuta de Edital, dispõe que os pedidos de esclarecimentos serão divulgados em ata no sítio eletrônico “em até 5 (cinco) dias úteis anteriores à data de entrega dos envelopes”. Nesse sentido, considerando-se que os esclarecimentos são necessários para viabilizar a participação dos potenciais licitantes no certame, bem como que eventuais investidores estrangeiros interessados na licitação devem realizar toda a tradução e consularização da documentação produzida em outro país/idioma (o que demanda tempo), solicitamos que os esclarecimentos ao edital sejam publicados com maior antecedência possível. Assim sendo, sugerimos “em até 15 (quinze) dias úteis anteriores à data de entrega dos envelopes”.	O prazo será de até 05 (cinco) dias, podendo ser divulgada em data anterior.

QUESTIONAMENTO 95

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
- Sugerimos a exclusão das subcláusulas 7.4 e 7.4.1 da Minuta do Contrato, vez que essas subcláusulas estão em duplicidade com o disposto nas subcláusulas 4.3 e 4.4 também da Minuta do Contrato.	Já corrigido na revisão 1 da Minuta do Contrato.

Consulta Pública Nº 001/2018

OBJETO:Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz

QUESTIONAMENTO 96

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 11.2.2 da Minuta de Edital, sugerimos incluir menção expressa à possibilidade de não renovação da Garantia da Proposta, caso o licitante não tenha mais interesse em permanecer no certame após o prazo de 180 dias (validade mínima da Garantia). Tal previsão é relevante, pois não é justo exigir que os Concorrentes permaneçam vinculados à licitação por prazo indefinido, exigindo sucessivas e infinitas renovações da Garantia da Proposta.	A redação da Minuta de Edital que dispõe sobre o prazo de validade da garantia da proposta foi modificada para fins de compatibilizá-la com as disposições concernentes à validade da proposta econômica.

QUESTIONAMENTO 97

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção ao subitem 11.6 da Minuta de Edital, entendemos que é necessário deixar claro que, na hipótese do inciso III, o prazo de 15 dias para devolução da Garantia deve ser contado a partir da publicação da decisão administrativa ou judicial que determinar a revogação, suspensão ou anulação da Concorrência. Dessa forma, confere-se maior clareza e segurança jurídica quanto à previsão dessa cláusula contratual. Nesse sentido, a disposição poderia vigor da seguinte forma: “11.6 Encerrada a Concorrência, a Garantia de Proposta apresentada pelas Concorrentes, exceto a da Concorrente vencedora do certame, será liberada até 15 (quinze) dias após (i) o resultado definitivo da classificação e da habilitação para os Concorrentes desclassificados e inabilitados, respectivamente; (ii) a homologação ou o fim de validade da proposta, o que ocorrer primeiro, para os demais Concorrentes; (iii) a publicação da decisão administrativa ou judicial que determinar a revogação, suspensão ou anulação da Concorrência”.	A disposição da Minuta de Edital que trata da liberação da garantia da proposta foi alterada para o fim de incluir a referência à alusão à publicação do ato administrativo que revogar ou anular a Concorrência..

QUESTIONAMENTO 98

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção ao subitem 11.9 da Minuta de Edital, sugerimos, em primeiro lugar, a exclusão do item “d” dessa subcláusula, pois além de ser impossível executar a Garantia da Proposta quando essa não foi renovada pelo Concorrente, a ideia de penalizá-lo por não renovar essa Garantia pressupõe que o Poder Concedente espera que o Concorrente assuma um compromisso eterno de permanecer na licitação, mesmo após o prazo inicial de 180 dias, o	Desnecessária a exclusão da atual alínea “d” do subitem 11.9, na medida em que as disposições da Minuta de Edital que dispõem sobre o prazo de validade da garantia da proposta e a renovação e não renovações da garantia da proposta, na hipótese de renovação da proposta econômica, escrita foram modificada para fins de compatibilizá-las.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

que é incabível. Além disso, sugerimos incluir outra subcláusula, estabelecendo que, em todas essas hipóteses, a Garantia da Proposta somente poderá ser executada caso comprovado dolo ou má-fé da Concorrente, sendolhe assegurado o contraditório e a ampla defesa. Isso porque o Concorrente não pode ser penalizado sem que se comprove sua culpabilidade e a gravidade da sua conduta, o que deve ser feito mediante o devido processo administrativo, asseguradas todas as garantias processuais a ele inerentes. Nesse sentido, propomos o seguinte texto: “11.9 A Garantia de Proposta será executada em sua integralidade nas seguintes hipóteses: a) a Concorrente desistir da Proposta Econômica durante o período de sua validade; b) a Concorrente que tiver sua Proposta Econômica declarada vencedora na fase de lances deixar de apresentar os Documentos de Habilitação nos termos descritos neste Edital; c) a Concorrente deixar de manter a Garantia de Proposta nas condições definidas neste Edital; d) a Adjudicatária deixar de cumprir as condições para a assinatura do Contrato de Concessão, na forma definida neste Edital; f) a SPE, convocada a assinar o Contrato de Concessão, dentro do prazo de validade de sua Proposta Econômica, imotivadamente recusar-se a fazê-lo. 11.9.1. Nas hipóteses descritas na cláusula 11.9, a Garantia da Proposta somente poderá ser executada se comprovado dolo ou má-fé do Concorrente e gravidade da conduta, assegurado o contraditório e a ampla defesa”.

QUESTIONAMENTO 99

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção ao subitem 12.4 da Minuta de Edital, em primeiro lugar, sugerimos a exclusão da expressão “mantidas todas as suas condições durante esse período” no subitem 12.4, pois essa previsão já consta do subitem 12.4.1. Além disso, sugerimos que seja incluída menção nos subitens 14.2 e 14.2.2 à necessidade de manifestação expressa do interesse do Concorrente em permanecer na licitação, sem a qual o Poder Concedente não poderá exigir a prorrogação da validade da Proposta Econômica. Isso porque não é razoável que o Poder Concedente imponha aos Concorrentes a obrigatória renovação da validade da Proposta Econômica por período indeterminado, exigindo-se, com isso, a eterna vinculação dos licitantes ao certame.	A sugestão de exclusão da expressão “ <i>mantidos todas as suas condições durante esse período</i> ” foi aceita. Já no que se refere à inclusão de disposição sobre a necessidade de “ <i>manifestação expressa do interesse do Concorrente em permanecer na licitação</i> ” é ela desnecessária, na medida em que a exigência de solicitação, pela Comissão Especial de Licitação, aos Concorrentes implica a extensão somente a partir do consentimento desses últimos.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 100

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção ao subitem 13.3.3 da Minuta de Edital, assim como em observância princípio da vedação ao formalismo excessivo, entendemos ser necessário incluir previsão expressa quanto à possibilidade de realização de diligência pelo Concorrente, a fim de suprir eventual ausência de alguma das informações exigidas por esse item, evitando-se, assim, a indevida inabilitação do Concorrente por simples falha formal, passível de ser corrigida. Vale dizer que essa solução prestigia a ampla competitividade do certame e, por consequência, a obtenção da proposta mais vantajosa para a Administração Pública. Nesse sentido, sugerimos o seguinte subitem em complemento: “13.3.3.1. A eventual ausência de alguma das informações constantes da cláusula 13.3.3 em algum dos atestados apresentados pelo Concorrente poderá ser suprida mediante solicitação de complementação e não ensejará a inabilitação do Concorrente, a menos que tal solicitação não seja atendida”.	A previsão de diligência é legal. Entendemos não ser necessário constar no Edital.

QUESTIONAMENTO 101

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção ao subitem 14.1.7 da Minuta de Edital entendemos que esta previsão deve ser ampliada, de forma a admitir e viabilizar reestruturações entre as empresas do mesmo grupo econômico na composição do Consórcio que constituirá a SPE. Tal sugestão, ao mesmo tempo em que amplia as possibilidades de arranjos societários e negociais que podem ser adotados por eventuais participantes da licitação, não traz nenhum prejuízo à contratação, uma vez que o próprio Edital admite que os licitantes aproveitem parte das qualificações de suas afiliadas para fins de habilitação.	: O entendimento exposto no questionamento não procede, uma vez que os documentos a serem apresentados durante a fase externa da licitação, para fins de habilitação e qualificação do consórcio e qualificação econômico-financeira, consideraram os seus integrantes, vide os itens 14.1.9 a 14.1.11 da minuta do edital, implicando a desclassificação ou inabilitação de qualquer consorciada a automática desclassificação ou inabilitação do consórcio. Permanecem, desta forma, as regras que determinam a impossibilidade de alteração nas participações de cada um dos integrantes do Consórcio, até a constituição da SPE, não se admitindo a inclusão, substituição, retirada ou exclusão de consorciadas até a assinatura do contrato.

QUESTIONAMENTO 102

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 1.1., “XLIV” da cláusula 1 da Minuta de Contrato, sugere-se uniformizar esta definição no Edital e no Contrato, tendo em vista que a definição constante	O contrato é um anexo do Edital e tem a função de especificar as cláusulas do mesmo.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

da Minuta de Edital é um pouco diferente e não especifica que o Índice de Desempenho contribui na determinação do valor da contraprestação pública mensal efetiva. Sugerimos, portanto, que seja mantida a definição constante do Contrato, que é mais adequada e precisa.

QUESTIONAMENTO 103

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
De acordo com a subcláusula 2.1 da Minuta de Contrato, entendemos que a informação constante do item “a” quanto à extensão dos acessos viários está distinta da informação constante do Projeto Básico, segundo o qual os acessos viários têm extensão de 4,22km. Solicitamos que seja esclarecida qual é a informação correta e que os documentos sejam corrigidos.	A revisão 1 da Minuta do Contrato não possui esta informação. Reiteramos que o projeto publicado trata-se de projeto de referência e poderá sofrer alterações, devendo manter a diretriz conceitual.

QUESTIONAMENTO 104

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 4.4 da Minuta do Contrato, entendemos que a definição do termo “Bens da Concessão” é excessivamente ampla, de modo que é necessário esclarecer que as restrições à alienação não se aplicam aos bens de uso cotidiano, como, por exemplo, materiais de papelaria, que são facilmente substituíveis. Caso contrário, tais limitações criariam graves empecilhos às atividades da Concessionária. Sendo assim, sugerimos a inclusão de uma subcláusula 4.4.3 que esclareça que as restrições em questão não se aplicam a estes bens consumíveis.	Sugestão não será acolhida.

QUESTIONAMENTO 105

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 4.6.1 da Minuta de Contrato, solicita-se que seja confirmada a existência de índices de desempenho específicos relativos aos bens, e não apenas aos serviços da Concessão.	Será colocado em um anexo “Índice de Desempenho” o descritivo sobre o estado de conservação de bens.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 106

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 8.4.4.1 da Minuta de Contrato, entendemos que o prazo de 5 (cinco) dias para a alteração do Cronograma de Implantação não é razoável, tampouco é exequível, tendo em vista que, a depender das adequações ou correções impostas pelo Poder Concedente, pode ser necessário reformular todo o plano, processo este que certamente não pode ser feito às pressas, sob pena de impactar toda a execução contratual. A nossa sugestão é que pelo menos 15 (quinze) dias seria razoável. O nosso entendimento está correto?	O prazo para atendimento aos comentários do Concedente será de 05 dias úteis, conforme Anexo 12, a ser publicado com Edital definitivo.

QUESTIONAMENTO 107

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção às subcláusulas 8.4.2 e 8.4.3 da Minuta de Contrato, solicitamos que o prazo previsto nessa cláusula seja ampliado para 120 (cento e vinte) dias, de forma a conferir à Concessionária tempo hábil para elaborar e apresentar o plano de desocupação.	Entendemos que será reduzida a quantidade de desocupações a serem realizadas para a implantação do projeto. Por ocasião da apresentação do projeto definitivo poderá ser necessário uma revisão do prazo de forma a garantir a viabilidade.

QUESTIONAMENTO 108

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
- Em atenção às subcláusulas 8.4.5 e 8.4 da Minuta de Contrato, assim como na questão anterior, entende-se que este prazo é irrazoável e inexecutável. Na prática, o Poder Concedente não será capaz de avaliar adequadamente o Plano neste curtíssimo prazo, o que poderá impactar toda a execução contratual dele dependente.	No entendimento do Concedente o prazo é adequado.

QUESTIONAMENTO 109

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção às subcláusulas 8.6.1 e 8.6.2 da Minuta de Contrato, solicitamos que o prazo previsto nessa cláusula seja fixado em 4 (quatro) meses, de forma a conferir à Concessionária tempo hábil para elaborar e apresentar os projetos executivos. Quanto ao prazo para análise	Os prazos para apresentação do anteprojeto, projeto básico e projeto executivo estão definidos no Anexo 12, a ser publicado com o Edital definitivo.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

e aprovação dos projetos pelo Poder Concedente, entendemos que o prazo de 30 (trinta) dias é suficiente, sendo que a fixação de prazo maior poderá trazer atrasos desnecessários e indesejados à execução das obras.

QUESTIONAMENTO 110

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em relação à subcláusula 8.10 da Minuta de Contrato, sugere-se a retirada da terceira condicionante (“item iii”). O processo de obtenção de todas as autorizações de órgãos públicos competentes pode ser muito moroso, de modo que é mais adequado que a exigência de sua obtenção seja posterior à entrega do bem, para que, assim, não se retarde o recebimento dos aportes de recursos. Caso contrário, amplia-se em muito o risco de prejuízos à concessionária	O item “iii” só é aplicável ao último aporte, condicionado a operação do sistema. A Concessionária é responsável pela obtenção de todas as autorizações.

QUESTIONAMENTO 111

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em relação à subcláusula 8.15 da Minuta de Contrato, entendemos que é necessário limitar a responsabilidade da Concessionária pelos vícios ou defeitos nas obras somente naquilo que lhe seja atribuível de forma a proporcionar mais segurança jurídica e exequibilidade ao projeto. O nosso entendimento está correto?	Está correto exceto para casos onde se aplicar o disposto no item 24.1 (xxi).

QUESTIONAMENTO 112

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 8.16.10 da Minuta de Contrato, sugerimos que o Poder Concedente esclareça qual(is) destas normas deverá(ão) ser aplicada(s) em caso de existência de conflitos entre as normas técnicas que regulamentam as obras e serviços da concessão: “(i) a regulação editada pelo Concedente e pela AGERBA; (ii) a regulamentação do INMETRO; (iii) a regulamentação da ABNT”.	Em caso de conflito deverá ser obedecida a seguinte ordem: • regulação editada pelo Concedente e pela AGERBA • regulamentação da ABNT • regulamentação do INMETRO

QUESTIONAMENTO 113

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 8.16.11 da Minuta de Contrato, sugerimos alterar essa disposição,	Entendemos que a redação está correta e de acordo com a sugestão

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

pois não há como exigir da concessionária nenhuma garantia de resultados. O que se pode exigir é que ela empreenda seus melhores esforços buscando sempre atingir os melhores resultados para o Concedente. Em outras palavras, entendemos que se trata de uma obrigação de meio e não de resultado. O nosso entendimento está correto?

apresentada. A exigência é que a Concessionária execute seus serviços envidando seus melhores esforços.

QUESTIONAMENTO 114

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 8.16.14 da Minuta de Contrato e a fim de garantir maior segurança jurídica à execução do Contrato, sugere-se a inclusão de previsão expressa quanto ao direito da Concessionária ao reequilíbrio econômico-financeiro em caso de alteração dos serviços determinada pelo Poder Concedente.	Já existe previsão legal para reequilíbrio do contrato sempre que houver alteração das condições iniciais da contratação.

QUESTIONAMENTO 115

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em relação à subcláusula 9.2 da Minuta de Contrato, entendemos ser necessário excluir o trecho “tampouco terá direito a ser indenizada pelo Concedente” pelas informações incorretas ou insuficientes fornecidas pelo Poder Concedente, uma vez que este deve ser responsável pelas informações prestadas à Concessionária, cabendo o direito à indenização em caso de danos ou prejuízos indevidamente suportados. Entendemos que a proposta de alteração da cláusula contratual em questão melhor atende os princípios da boa-fé das partes no contrato. O nosso entendimento está correto?	O entendimento está em parte correto. Ressaltamos que os projetos disponibilizados na Consulta Pública foram elaborados com estudos preliminares com o objetivo de consolidar o projeto de referência e elaborar os estudos de viabilidade econômico financeiro. A Concessionária não está desobrigada de buscar om seus próprios meios a realização de estudos complementares e definitivos para a elaboração do projeto executivo, conforme previsto do edital e no PER.

QUESTIONAMENTO 116

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em referência à subcláusula 11.7 da Minuta de Contrato, observamos que a previsão sobre a solicitação de “informações sobre a contratação” é demasiadamente ampla e pode prejudicar o sigilo de informações negociais e comerciais da concessionária e seus subcontratados ou empregados. Entendemos que o Poder Concedente somente poderá exigir a apresentação de informações relevantes para a Concessão, sendo estas restritas, portanto, à comprovação das condições de capacitação dos terceiros para a execução apropriada dos serviços.	As informações solicitadas serão técnicas, financeiras, trabalhistas, fiscais e judiciais.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 117	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 11.9 “ii” da Minuta do Contrato, entendemos que é necessário restringir a possibilidade de responsabilização objetiva da Concessionária para evitar que a ela seja imposta obrigação excessivamente onerosa.	O Concedente entende que todas as obrigações trabalhistas e previdenciárias são de exclusiva responsabilidade do concessionário, não cabendo ao Estado nenhuma responsabilidade nesta área.
QUESTIONAMENTO 118	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 12.8.3 da Minuta do Contrato, entendemos que a redação da cláusula está confusa e não faz sentido, pois disciplina a apuração de infrações e aplicação de sanções à Concessionária “mesmo que as falhas e defeitos apurados não ensejem a aplicação de penalidades.” Sugerimos, dessa forma, excluí-la.	Item será analisado.
QUESTIONAMENTO 119	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 12.8.5 da Minuta do Contrato, entendemos que a redação original da cláusula está excessivamente ampla, concedendo ao Concedente e à AGERBA o poder de ocupar os bens e instalações da Concessionária em caso de ocorrência de quaisquer omissões. Entendemos, assim, que a possibilidade de ocupação dos bens e instalações é residual, admissível apenas em situações de grave risco ou urgência à segurança de bens e pessoas – algo que deve, portanto, ser especificado na cláusula.	A leitura da subcláusula onde está inserida a disposição editalícia citada demonstra que, antes da adoção das medidas referidas na proposição acima, o Poder Concedente e a Agerba registrarão as ocorrências apuradas pela fiscalização e intimarão a Concessionária para regularização das falhas ou defeitos verificados, definindo prazo para fazê-lo, o qual poderá, inclusive, ser prorrogado. A partir do procedimento adotado pode-se concluir que a ocupação, que é, inclusive, provisória, somente ocorrerá caso a Concessionária, instada a cumprir as determinações do Poder Concedente e da Agerba, não o faça.
QUESTIONAMENTO 120	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em relação à subcláusula 12.7 da Minuta do Contrato, sugerimos a alteração da redação desta cláusula, de forma a torná-la menos ampla. Entendemos que a redação original cria	O entendimento não está correto. O objetivo da fiscalização, como se depreende da Cláusula que cuida da “Fiscalização”, é aferir o cumprimento das

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

ônus demasiado para a Concessionária, visto que sujeita-a às determinações imediatas do Concedente e da ABERBA em quaisquer circunstâncias, sendo que tal urgência de aplicação imediata só se justifica nos casos em que houver riscos à segurança de bens e pessoas. O nosso entendimento está correto?

cláusulas avençadas, em razão do que a Concessionária, ao aceitar celebrar o contrato correspondente, deve estar ciente dos ônus que se propõe a assumir para fins de execução contratual.

QUESTIONAMENTO 121

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 12.11 da Minuta do Contrato, sugerimos a alteração da redação da cláusula para deixar claro que a aplicação da sanção decorre não do investimento, mas sim do descumprimento dos índices de desempenho.	Entendemos que a redação já deixa claro que a sanção só ocorrerá quando houver descumprimento dos índices de desempenho.

QUESTIONAMENTO 122

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em referência à subcláusula 24.2 “i” da Minuta do Contrato, entendemos que os riscos relacionados às manifestações sociais ou públicas devem ser integralmente atribuídos ao Poder Concedente, pois se trata de fator externo à Concessão, alheio à vontade ou controle da Concessionária, e que não pode prejudicá-la. O nosso entendimento está correto?	Entendemos que dentro dos prazos definidos na cláusula contratual este risco é plenamente suportado e faz parte dos riscos inerentes a qualquer empreendimento de natureza privada.

QUESTIONAMENTO 123

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 12.8.1 da Minuta de Contrato, entendemos ser importante especificar que, muito embora este prazo seja definido unilateralmente pelo Concedente, ele deve seguir o parâmetro da razoabilidade. O ajuste na redação diminui a margem para uma atuação discricionária e prejudicial à Concessionária. Nesse sentido, sugerimos a seguinte redação: “A Concessionária será obrigada a reparar, corrigir, interromper, suspender ou substituir, às suas expensas, em prazos razoáveis fixados pelo Concedente ou pela AGERBA, os serviços pertinentes à Concessão em que se verificarem vícios, defeitos ou incorreções”.	O Direito Administrativo pauta entre outros princípios pela razoabilidade, não podendo a administração pública agir de forma afrontar este princípio. Contudo a redação será analisada para explicitar de forma mais clara.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 124

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 12.12 da Minuta do Contrato, sugerimos que seja incluída a referência à interlocução e coordenação do Poder Concedente, para evitar que ocorram ingerências indevidas e excessivas nas atividades da Concessionária. Nesse sentido, sugerimos a seguinte redação: “12.12 A fiscalização exercida pelo Concedente e pela AGERBA não exclui a de outros órgãos, entidades e autoridades que integram a Administração Pública direta e indireta do Estado da Bahia, que poderão atuar sob a coordenação e interlocução do Concedente”.	Os órgãos de fiscalização possuem autonomia legal para promover fiscalização nas suas áreas de competência, exemplo: Ministério Público; Tribunal de Contas, etc. Desta forma não cabe ao Concedente promover coordenação sobre atuação de órgãos autônomos.

QUESTIONAMENTO 125

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 18.4.1 da Minuta do Contrato, entendemos que a obrigação de entrega das vias originais dos documentos é excessiva e desnecessária, criando enorme ônus para a Concessionária de guarda permanente de toda a documentação. Assim, sugere-se que a entrega das vias originais seja substituída por cópias digitalizadas.	A entrega da documentação referente a subcláusula 18.4.1 do contrato deverá ser em vias originais e cópia digitalizada.

QUESTIONAMENTO 126

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 18.4.2.1 da Minuta do Contrato, entendemos que a se a recusa dos documentos apresentados pela Concessionária for indevida e injustificada, deve ser assegurado o direito da concessionária de suspender a execução dos serviços.	A redação da cláusula 18.4.2 foi revista sanando a falha apontada.

QUESTIONAMENTO 127

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 20.1 da Minuta do Contrato, a qual dispõe que “a partir da Operação Plena da Concessão até o 3º (terceiro) mês subsequente, a Concessionária receberá a integralidade da Contraprestação Mensal, sem a incidência dos descontos provenientes da Avaliação de Desempenho”, entendemos que seria mais razoável do ponto de vista técnico estender de 3 para 6 meses. O nosso entendimento está correto?	Não, caso os índices de desempenho não sejam atingidos até o 3º mês haverá penalizações.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 128

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 24.1 “xx” da Minuta do Contrato, solicitamos esclarecimentos complementares quanto ao conteúdo desta cláusula, pois este não ficou claro o suficiente. O que deve ser compreendido como “intervenções de caráter facultativo?”	Entende-se por intervenções de caráter facultativo aquelas que não sejam essenciais e obrigatórias.

QUESTIONAMENTO 129

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 24.1 “xxi” e “xxii” da Minuta do Contrato, entendemos que é necessário excluir estas cláusulas e, portanto, atribuir a responsabilidade por vícios ocultos ao Poder Concedente. Tal alocação de riscos é a mais consentânea com o regime jurídico geral de Direito Civil aplicável aos vícios redibitórios. O nosso entendimento está correto?	A sugestão não será acolhida.

QUESTIONAMENTO 130

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 25.4.17 da Minuta do Contrato, a fim de que seja resguardado o direito das partes ao reequilíbrio contratual, entende-se necessário assegurar que a contagem do prazo prescricional se dê não apenas a partir da data de ocorrência do evento desequilibrante, mas também do momento em que se teve ciência de tal evento ou, ainda, do momento em que seus efeitos cessaram, conforme for o caso.	Entendemos que a redação está correta.

QUESTIONAMENTO 131

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em relação à subcláusula 31.1 da Minuta do Contrato, sugere-se a inclusão da previsão de aplicação da penalidade de advertência, para além das demais sanções previstas na minuta do Contrato.	Em contratos de PPP qualquer descumprimento aos índices de Desempenho gera obrigatoriamente aplicação de penalidade sobre o valor apurado para pagamento da contraprestação efetiva, sem prejuízo de outras penalidades previstas. Desta forma não cabe a inclusão de sanções por meio de advertência.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 132

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em relação à subcláusula 31.6 da Minuta do Contrato, entendemos que a aplicação da sanção deve ser reduzida, de forma a contemplar apenas a hipótese de redução consecutiva do desempenho da Concessionária. Vale lembrar que o prazo do contrato é de 35 anos e que é possível que ao longo desse vasto período, a concessionária apresente mais de uma redução no seu desempenho – o que, por si só, não deve ser suficiente para ensejar a sua penalização. O nosso entendimento está correto?	O dispositivo está de acordo com a legislação vigente.

QUESTIONAMENTO 133

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 31.23 “ii” da Minuta do Contrato, entendemos que a previsão dessa cláusula está em desconformidade com o estabelecido pela subcláusula 31.15 da minuta contratual, que limita o valor das multas ao percentual máximo de 1% (um por cento) do valor da Contraprestação Anual Máxima. Solicita-se, portanto, a correção dessa subcláusula.	A redação da atual subcláusula 30.15 foi alterada para fim de compatibilizar com a redação da atual subcláusula 30.22.

QUESTIONAMENTO 134

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção às subcláusulas 32.1.5, 32.1.6 e 32.1.7 da Minuta do Contrato, entendemos que a intervenção na concessão é medida descabida nas hipóteses descritas nessas subcláusulas, razão pela qual sugerimos a sua exclusão.	A sugestão não será acolhida. As hipóteses definidas para a possibilidade de intervenção do Poder Concedente estão compatíveis com a prescrição legal que autoriza a sua efetivação para o fim de assegurar a adequação na prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes (Lei nº 8.987/95, art.32).

QUESTIONAMENTO 135

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em relação à subcláusula 35.6 da Minuta do Contrato, entendemos que independentemente do pagamento de indenização, a Concessionária poderá pleitear, administrativa ou	Sim

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

judicialmente, o pagamento de indenização por eventuais parcelas remanescentes. O nosso entendimento está correto?	
QUESTIONAMENTO 136	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 31.17.1 da Minuta do Contrato, entendemos que a sua redação ficou confusa e seu conteúdo é inadequado. Sugerimos, assim, a sua exclusão ou esclarecimentos complementares para compreendermos o seu sentido.	Sugestão não será acolhida.
QUESTIONAMENTO 137	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 31.23 “ii” da Minuta do Contrato, a previsão dessa cláusula está em desconformidade com o estabelecido pela subcláusula 31.15 da minuta contratual, que limita o valor das multas ao percentual máximo de 1% (um por cento) do valor da Contraprestação Anual Máxima. Solicita-se, portanto, a correção dessa subcláusula.	Foram promovidas alterações na Minuta do Contrato para compatibilizar as subcláusulas referidas na consideração supra
QUESTIONAMENTO 138	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção às subcláusulas 32.1.5, 32.1.6 e 32.1.7 da Minuta do Contrato, entendemos que a intervenção na concessão é medida descabida nas hipóteses descritas nessas subcláusulas, razão pela qual sugerimos a sua exclusão.	A sugestão não será acolhida. As hipóteses definidas para a possibilidade de intervenção do Poder Concedente estão compatíveis com a prescrição legal que autoriza a sua efetivação para o fim de assegurar a adequação na prestação do serviço, bem como, o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes (Lei nº8.987/95, art.32)

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 139

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em relação à subcláusula 31.7 da Minuta do Contrato, em se tratando de hipótese de inexecução contratual remediável ou escusável, entendemos que a aplicação de multa também é prescindível. Por isso, sugerimos a exclusão do trecho final da cláusula no seguinte sentido: “31.7 A inexecução contratual em hipóteses perfeitamente remediáveis ou escusáveis não será punida com a pena de que trata a subcláusula 31.1, item (ii)”.	O entendimento não está correto.

QUESTIONAMENTO 140

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em relação à subcláusula 38.3 da Minuta do Contrato, entendemos que a anulação do contrato implica na necessária indenização da Concessionária pelos investimentos não amortizados, incluindo-se a parcela referente aos lucros cessantes da concessão.	O entendimento não está correto.

QUESTIONAMENTO 141

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção às subcláusulas 33.4.1 da Minuta do Contrato, entendemos que a execução da Garantia de Execução do Contrato na hipótese descrita nessa cláusula não pode ser cumulada com a aplicação de sanções à Concessionária, sob pena de puni-la em duplicidade e onerá-la em excesso.	Garantia é um meio pelo qual o Poder Concedente garante a execução da intervenção e/ou do serviço objeto do contrato. As sanções são a forma de penalização pelo não cumprimento do contrato. De forma que a garantia não é uma penalidade.

QUESTIONAMENTO 142

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 36.16 da Minuta do Contrato, entendemos que independentemente do pagamento de indenização, a Concessionária poderá pleitear, administrativa ou judicialmente, o pagamento de indenização por eventuais parcelas remanescentes.	O entendimento não está correto.

Consulta Pública Nº 001/2018

OBJETO:Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz

QUESTIONAMENTO 143

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 37.3 da Minuta do Contrato, solicitamos a diminuição do prazo previsto nessa subcláusula, uma vez que a Concessionária não pode ser obrigada a permanecer executando os serviços contratuais por tanto tempo após a rescisão do contrato – o que, lembrese, somente ocorrerá nas hipóteses de descumprimento contratual do Poder Concedente, inclusive inadimplemento dos pagamentos devidos à Concessionária. Nesse sentido, sugerimos: “37.3 Os serviços prestados pela Concessionária no âmbito da Concessão não poderão ser interrompidos ou paralisados até 15 (quinze) dias após a sentença do tribunal arbitral que decretar a rescisão do Contrato”.	Entendemos que o prazo estipulado é razoável e na verdade as receitas tarifárias da Concessionária cobrem com folga os custos operacionais. Desta forma, ao contrário de causar prejuízos na hipótese de rescisão, a Concessionária teria uma receita positiva no ponto de vista da operação.

QUESTIONAMENTO 144

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 38.3 da Minuta do Contrato, entendemos que a anulação do contrato implica na necessária indenização da Concessionária pelos investimentos não amortizados, incluindo-se a parcela referente aos lucros cessantes da concessão. Além disso, também entendemos que a operação só poderá ser descontinuada pela Concessionária mediante prévia indenização paga pelo Concedente. Os nossos entendimentos estão corretos?	O Concedente entende que o lucro é um risco do empreendedor, portanto deve ser suportado pelo mesmo

QUESTIONAMENTO 145

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Tendo em vista que: (i) algumas das consulentes são empresas com sede ou controladas por empresas sediadas na República Popular da China; (ii) o projeto aqui analisado é de grande porte, demandando investimentos que superam a cifra dos bilhões de reais; e (iii) nos termos da legislação chinesa, a participação de suas empresas ou empresas por elas controladas demanda aprovações que só podem ser solicitadas a partir do momento em que a contratação está confirmada – isto é, após a homologação de procedimento licitatório no qual as referidas empresas tenham se sagrado vencedoras –, questionamos: ao término do procedimento licitatório e anteriormente à assinatura do Contrato de Concessão poderá ser prevista condicionante levando este aspecto em consideração, com o objetivo de evitar que,	As condicionantes para assinatura do contrato e os respectivos prazos estão definidos na Minuta do Edital.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

em remota hipótese de não haver a aprovação do projeto e dos investimentos por parte das autoridades chinesas, não ocorra a penalização das adjudicatárias.

QUESTIONAMENTO 146

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 25.4.3.2 da Minuta de Contrato, sugerimos a exclusão da expressão “a critério do Governo da Bahia”. Eventual prorrogação deveria ocorrer por motivos justificados e os custos decorrentes dessas prorrogações deveria integrar o cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. O nosso entendimento está correto?	Entendimento correto

QUESTIONAMENTO 147

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 26.16 da Minuta do Contrato, entendemos que a revisão dos seguros elencados na subcláusula 26.15.1 poderão dar ensejo ao restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão. O nosso entendimento está correto?	Sim, podendo o reequilíbrio acontecer para qualquer das partes, lembrando que a revisão será de comum acordo das partes.

QUESTIONAMENTO 148

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 27.12 da Minuta do Contrato, sugerimos modificar o prazo de 10 (dez) dias para 30 (trinta) dias, por entendermos que é mais razoável. O nosso entendimento está correto?	Será avaliado um novo prazo no Edital

QUESTIONAMENTO 149

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 27.13 da Minuta do Contrato, sugerimos a redução do prazo de 180 (cento e oitenta) dias para 90 (noventa) dias por entendermos que é mais adequado. O nosso entendimento está correto?	Sugestão não será acolhida.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 150

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 28.1.1 da Minuta do Contrato (excluída na última versão), entendemos que a estrutura de garantias do projeto deve ter o rating de no mínimo “investimento grade”, atribuído por uma das três principais agências de risco internacionais (Moody's, Fitch, S&P), devendo ser verificado anualmente. Entendemos, ainda, que em caso de não atingimento desse rating, estrutura de garantia deverá ser reforçada até que alcance o rating adequado. Essa sugestão tem como finalidade proporcionar maior financiabilidade ao projeto, preservando-se, assim, a viabilidade do empreendimento. O nosso entendimento está correto?	Item já excluído na última revisão.

QUESTIONAMENTO 151

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 35.2, “v” da Minuta do Contrato, sugerimos que o prazo de 30 (trinta) dias mencionado na primeira parte desta cláusula passe a ser contado apenas após o decurso do prazo estabelecido na subcláusula 27.12. Outrossim, sugerimos que o prazo de 30 (trinta) dias referido na segunda parte desta cláusula seja modificado para 10 (dez) dias por entendemos ser mais razoável e adequado ao projeto.	A sugestão será acolhida no que tange ao início do prazo de que trata a cláusula 36.2. Redação será revisada no Edital.

QUESTIONAMENTO 152

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção a subcláusula 36.2, “vii” da Minuta de Contrato, entendemos que a caducidade não deveria ocorrer caso as licenças, autorizações, permissões ou alvarás necessários à Concessão não tenham sido obtidas no prazo previsto por atraso atribuível aos órgãos governamentais competentes. O nosso entendimento está correto? Sugerimos que a redação da minuta contratual seja expressa quanto ao tema a fim de proporcionar segurança e previsibilidade para os investimentos.	Revisão da redação será dada na minuta do Edital.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 153

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 37.1 da Minuta do Contrato, entendemos que nesta hipótese de rescisão a Concessionária fará jus à indenização quanto aos prejuízos que vier a sofrer, inclusive quanto aos investimentos realizados e aos lucros que deixará de auferir. O nosso entendimento está correto?	não, as indenizações serão apenas sobre os investimentos. O Concedente entende que lucro e prejuízos são riscos do empreendedor, portanto deve ser suportado pelo mesmo.

QUESTIONAMENTO 154

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 37.1 da Minuta do Contrato, entendemos que para preservar o fluxo de caixa da Concessionária, será necessário reduzir o prazo indicado nesta subcláusula de 6 (seis) meses para 3 (três) meses.	O Concedente entende que a receita tarifária gera uma receita positiva para a Concessionária durante o período da rescisão.

QUESTIONAMENTO 155

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 37.3 da Minuta do Contrato, a qual trata da paralização ou interrupção após decisão arbitral que decretar a rescisão do Contrato, sugerimos a redução do prazo de 90 (noventa) dias para 30 (trinta) dias por entendemos que é mais razoável e conveniente à dinâmica contratual. O nosso entendimento está correto?	Não, durante o período será mantida a cobrança do pedágio, gerando uma receita positiva para a Concessionária.

QUESTIONAMENTO 156

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
O contrato de concessão não contempla a hipótese de revisão ordinária do equilíbrio econômico financeiro do contrato, enquanto a revisão extraordinária é tratada exclusivamente na subcláusula 22.1. É preciso ter em mente que o reequilíbrio econômico-financeiro é um direito constitucionalmente assegurado, e que deve ser tratado com normalidade no âmbito da concessão, sob pena de que cada questão isolada venha a dar origem a um pedido de recomposição da equação econômico-financeira do contrato. A ausência de regras acaba criando um impasse na concessão, que só tenderá a aumentar a insegurança jurídica, a desconfiança entre as partes e a judicialização das controvérsias no	A redação da cláusula é clara no sentido de que será objeto de revisão extraordinária <i>“outros casos eventualmente expressos neste Contrato e em seus Anexos”</i> , além dos citados na referida disposição. O entendimento não está correto.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

âmbito das concessões. Sendo assim, entende-se de absoluta importância ampliar o detalhamento quanto às hipóteses e os procedimentos de revisão ordinária.

QUESTIONAMENTO 157

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Solicitamos que sejam informadas quais as autorizações, permissões, licenças e alvarás necessários para a execução das obras e serviços objeto da Concessão e quais os respectivos custos para a sua obtenção.	Entendemos que qualquer interessado realmente capacitado para execução de um projeto deste porte deve ter conhecimento prévio de todas as condicionantes e custos envolvidos na obtenção e adimplemento destas para implementação do projeto.

QUESTIONAMENTO 158

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Próximo à área da concessão existe atualmente uma base naval da Marinha brasileira. Solicita-se que seja esclarecido se será necessária a realização de alguma interação com as autoridades marítimas para a execução do projeto e se o Concedente será responsável por estas interlocuções.	Sim, e tal interlocução se dará tanto com o Concedente, quanto com o Concessionário.

QUESTIONAMENTO 159

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
II - ASPECTOS ECONÔMICO-FINANCEIROS E GARANTIAS De acordo com a cláusula 14.1 da Minuta do Contrato ficou estabelecido que a Concessionária deverá compartilhar, em partes iguais, com o Concedente, os ganhos econômicos que obtiver, em decorrência da redução de risco de créditos dos Financiamentos utilizados pela Concessionária e ganhos de produtividade apurados na execução. No entanto, com vistas a aumentar a atração de investidores privados ao projeto e estimular os investimentos em inovação e ganhos de produtividade, entendemos que o incentivo ao parceiro privado possa ser maior. Dessa forma, sugerimos que os ganhos econômicos que obtiver em decorrência da redução de risco de créditos do Financiamento, assim como os ganhos de produtividade apurados na execução do contrato sejam compartilhados na proporção de 70% para a Concessionária e 30% para o Concedente. Nosso entendimento está correto?	A redação está de acordo com a legislação vigente

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 160

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção ao subitem 20.4 “ii” e “iv” da Minuta de Edital (item 20 - Assinatura do Contrato), solicitamos que sejam informados os valores referentes à participação da Adjudicatário capital social mínimo da SPE (item “ii”), bem como à remuneração da B3 pelos serviços prestados no âmbito do procedimento licitatório (item “iv”). Tais informações são de extrema relevância para a participação dos potenciais Concorrentes na licitação e para a elaboração das suas propostas.	Será informado no edital.

QUESTIONAMENTO 161

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 6.4.1 da Minuta de Contrato, entendemos que a ausência de quantificação do valor das despesas que serão ressarcidas inviabiliza a formulação de uma proposta e/ou amplia os riscos de apresentação de uma proposta inexecutável. O nosso entendimento está correto?	O Concedente assumirá a responsabilidade das despesas de desapropriação necessárias à execução do projeto.

QUESTIONAMENTO 162

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Considerando a subcláusula 7.4.2 da Minuta de Contrato, assim como a necessidade de se preservar os direitos da futura Concessionária, sugere-se a inclusão de previsão expressa que condicione a comunicação de eventuais infrações contratuais aos financiadores da Concessão apenas após a sua apuração, mediante processo administrativo, assegurado o direito da concessionária ao contraditório e à ampla defesa.	O direito de ampla defesa em processos administrativos é assegurado a qualquer parte demandada. Contudo o próprio ato de abertura de processo administrativo, por tratar de ato público e transparente, enseja a comunicação a qualquer das partes interessadas. Desta forma é necessário comunicar aos agentes financiadores no momento de abertura do processo

QUESTIONAMENTO 163

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 8.1.7 da Minuta do Contrato, entendemos que a inclusão de menção expressa à ausência de responsabilidade da Concessionária pelos custos e demais ônus decorrentes da rescisão de contratos anteriores à concessão é previsão necessária para	Questionamento não entendido, o referido item trata de “comunicação”

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

garantir segurança jurídica à Concessionária. Nosso entendimento está correto?	
QUESTIONAMENTO 164	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 8.16.5 da Minuta de Contrato, sugerimos a alteração da previsão contratual, de forma a permitir a antecipação da contraprestação pública pela Concessionária, proporcionalmente à antecipação do início da operação de trechos da concessão. Veja-se que a possibilidade de antecipação de parte da remuneração serve de incentivo para a rápida conclusão das obras e início da prestação dos serviços. Sem tal contrapartida, o mecanismo torna-se ineficiente. O nosso entendimento está correto?	Entendemos que a antecipação de operação resultará na antecipação das receitas tarifárias e/ou extraordinárias para o Concessionário, o que já constituiria vantagem para o Concessionário empreender a antecipação da operação.
QUESTIONAMENTO 165	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 7.9.2 da Minuta de Contrato, entendemos que, por ser o Financiamento um risco exclusivo da Concessionária, não há motivo para se exigir que o Concedente valide a comprovação das condições equitativas de mercado. Esta exigência de validação tende apenas a criar empecilhos para o processo, de modo que sugerimos a sua exclusão. O nosso entendimento está correto?	A redação do item 7.8 será revista mas o princípio exposto no item 7.9.2 visa impedir que a Concessionária subcontrate de forma fraudulenta ou super faturada empresas a ela ligadas para prestação serviços fora das condições naturais de mercado. Item será mantido.
QUESTIONAMENTO 166	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 9.4 “iv” da Minuta de Contrato e a fim de conferir maior clareza às disposições contratuais e segurança jurídica para a execução do Contrato, sugere-se incluir dentre as declarações da Concessionária a elaboração da Proposta Econômica em conformidade com as premissas e diretrizes técnicas, econômicas e financeiras constantes do Edital e do Contrato.	Consideramos que o texto do Edital está claro.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 167

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 16.4 da Minuta do Contrato, sugerimos a inclusão da subcláusula 16.4.1, especificando que quaisquer outras gratuidades criadas no decorrer da Concessão deverão ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Isto porque eventuais novas gratuidades criadas ao longo dos anos da Concessão não puderam ser previstas pelo Concessionária no momento de formulação da proposta e, portanto, impactarão profundamente o equilíbrio originalmente previsto. Nesse sentido, sugerimos a seguinte redação para o novo item: “16.4.1 Quaisquer outras gratuidades eventualmente instituídas pelo Concedente ou por outros órgãos da Administração Pública durante o Prazo da Concessão ensejarão a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, nos termos da Cláusula 25”.	Todas as situações de reequilíbrio estão previstas na Cláusula 24.2 combinada com a Cláusula 25.2.

QUESTIONAMENTO 168

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção às subcláusulas 21.4 e 21.4.1 da Minuta de Contrato, entendemos que, durante todo o prazo contratual, a revisão ordinária da demanda projetada deve se limitar ao recálculo da demanda projetada, sendo mantido, contudo, o sistema de compartilhamento de riscos de demanda previsto na cláusula 24.7 da Minuta de Contrato. Não faz sentido, por exemplo, que durante a Revisão Ordinária seja revista a divisão de riscos estabelecida no Contrato (21.4 “iv). Assim, sugerimos a exclusão das subcláusulas indicadas, de modo que seja mantida a demanda projetada até o 20º ano da Concessão, sendo realizado, a partir do 21º ano, a revisão do cálculo dessa demanda, nos termos previstos pela cláusula 24.7.4. Ressalte-se que a manutenção dessas regras é condição essencial para se garantir segurança jurídica ao futuro contratado quanto aos riscos assumidos no âmbito da Concessão. Por derradeiro, sustenta-se que toda alteração dos riscos inicialmente equacionados na proposta da Concorrente seja objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro inicialmente estabelecido. O nosso entendimento está correto?	Entendimento correto no que tange a revisão de demanda não ser o motivo para pedido de reequilíbrio financeiro do contrato até o 20º ano. Contudo a revisão de demanda projetada é instrumento necessário para avaliação dos índices de desempenho e nível de serviço da Concessionária, portanto será feita nas revisões ordinárias.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 169

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 21.6 da Minuta do Contrato, entendemos ser necessário incluir previsão assegurando o direito da concessionária ao reequilíbrio contratual, caso a alteração de que trata essa cláusula importar em desequilíbrio. Afinal, a alteração dos índices de desempenho constitui mudança superveniente no contrato, que, embora possa ser acordada entre as partes, tem o potencial de trazer impactos para a equação econômico-financeira. Nesse sentido, sugerimos a seguinte redação: “21.6 A revisão dos Índices de Desempenho poderá ser processada em sede das Revisões Ordinárias, podendo o Concedente e a AGERBA exigirem a sua adequação ou a criação de novos indicadores que reflitam padrões de atualidade, modernidade e inovação na execução das Obras e Serviços objeto deste Contrato, sendo assegurado o direito da Concessionária à revisão do Contrato caso a alteração dos Índices de Desempenho implique no desequilíbrio econômico financeiro da Concessão”.	Será revisado na minuta do Edital.

QUESTIONAMENTO 170

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 23.2 da Minuta do Contrato, solicitamos que seja incluída no Contrato uma lista de atividades econômicas pré-aprovadas, que possam ser exploradas pela Concessionária independentemente de anuência prévia do Poder Concedente. Com isso, conferese maior segurança jurídica quanto às expectativas de exploração de receitas extraordinárias pela concessionária.	A não previsão formal da exploração de receita extraordinária visa conferir ao Concedente a liberdade e flexibilidade para ao longo do período da concessão (35 anos) se apropriar de qualquer inovação tecnológica e/ou de mercado.

QUESTIONAMENTO 171

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em relação à sub cláusula 23.2.2 da Minuta de Contrato, entendemos que é necessário alterar a redação do dispositivo a fim de evidenciar que a rejeição às propostas de exploração de receitas extraordinárias é medida excepcional, que só pode ocorrer de maneira fundamentada, e não por mera discricionariedade do Poder Concedente. O nosso entendimento está correto?	Por entender que as receitas extraordinárias podem gerar vantagens econômicas também ao Concedente, e não existindo motivação para a rejeição arbitrária das propostas do concessionário, entendemos não ser necessário alterar a redação do dispositivo.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 172

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à sub cláusula 23.3.1.1 da Minuta do Contrato, segundo a qual “O Concedente deverá avaliar se a transação comunicada foi realizada em condições equitativas de mercado, para o que poderá contar com o auxílio do Verificador Independente” gostaríamos de esclarecimentos complementares no sentido de qual será o papel e os critérios do Verificador Independente	O papel Verificador está descrito na cláusula, quanto aos critérios a serem utilizados entendemos que defini-los interfere na independência do Verificador. Não faz sentido definir em contrato.

QUESTIONAMENTO 173

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à sub cláusula 23.3.1.3 da Minuta do Contrato, segundo a qual a “Concessionária deverá prestar as informações requeridas na forma da sub cláusula anterior no prazo máximo de 5 (cinco) dias”, entendemos que esse prazo é muito curto para tal providência. Dessa forma, sugerimos que seja estabelecido pelo menos 15 (quinze) dias por entendermos ser mais razoável. O nosso entendimento está correto?	Sugestão será acatada em parte, estendendo o prazo para 10 dias, conforme revisão do edital.

QUESTIONAMENTO 174

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à sub cláusula 24.1 “xiii” da Minuta do Contrato, entendemos que tal risco não deve ser atribuído à Concessionária, mas sim ao Poder Concedente, uma vez que se trata, em primeiro lugar, de fator externo à Concessão, sobre a qual a Concessionária não tem nenhuma ingerência. Além disso, é fundamental que seja assegurado à Concessionária o efetivo reajuste dos valores devidos a ela, o que significa que se os índices contratuais não forem suficientes para recompor os efeitos inflacionários, a Concessionária terá direito de pleitear o devido reajuste ou recomposição.	O índice de reajuste definido em contrato reflete de forma ampla a inflação medida em todo conjunto do mercado. A inflação que incide diretamente sobre os custos que impactam na Concessionária constituem o risco característico do empreendimento privado, não cabendo a assunção pelo Estado, exceto em situações excepcionais em que poderá ser avaliado o reequilíbrio do contrato.

QUESTIONAMENTO 175

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
. Em atenção à subcláusula 24.1, “viii” da Minuta do Contrato, entendemos que não é justo	A sugestão não será acolhida.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

que a Concessionária assuma apenas o risco de aumento de custo de capital (que lhe prejudica), mas compartilhe os riscos atinentes à diminuição do custo de capital (que lhe beneficia). Sendo assim, sugere-se a alteração da cláusula para contemplar como risco da Concessionária tanto o aumento quanto a diminuição do custo de capital.

QUESTIONAMENTO 176

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em relação à subcláusula 24.1 “xiii” da Minuta do Contrato, entendemos que tal risco não deve ser atribuído à Concessionária, mas sim ao Poder Concedente, uma vez que se trata, em primeiro lugar, de fator externo à Concessão, sobre a qual a Concessionária não tem nenhuma ingerência. Além disso, é fundamental que seja assegurado à Concessionária o efetivo reajuste dos valores devidos a ela, o que significa que se os índices contratuais não forem suficientes para recompor os efeitos inflacionários, a Concessionária terá direito de pleitear o devido reajuste ou recomposição.	O índice de reajuste definido em contrato reflete de forma ampla a inflação medida em todo conjunto do mercado. A inflação que incide diretamente sobre os custos que impactam na Concessionária constituem o risco característico do empreendimento privado, não cabendo a assunção pelo Estado, exceto em situações excepcionais em que poderá ser avaliado o reequilíbrio do contrato.

QUESTIONAMENTO 177

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 24.2 “iv” da Minuta de Contrato, entendemos que é conveniente incluir a subcláusula “iv.1” a fim de garantir a viabilidade e exequibilidade da Concessão. Nesse sentido, propomos o seguinte texto: “(iv.1) Nos casos em que os atrasos ou inexecuções decorrerem da ausência de diligência da Concessionária para obtenção de licenças e alvarás, a Concessionária ainda assim terá direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato”.	Entendemos que a Concessionária tem responsabilidade em ser diligente no processo de obtenção de licenças e alvarás.

QUESTIONAMENTO 178

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 24.2 “v” da Minuta do Contrato solicitamos esclarecimentos complementares a fim de conhecermos o preciso e exato significado. Nesse sentido, além dos esclarecimentos complementares, entendemos que seria conveniente exemplificar quais são os fatores imprevisíveis ou previsíveis com consequências incalculáveis que não poderão ser objeto de cobertura de seguros à época de sua ocorrência. Tal previsão se fundamenta para que o licitante melhor dimensione os seus riscos financeiros.	Fatores imprevisíveis não podem ser determinados. Quanto aos demais entendemos que a redação é clara.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 179	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em relação à subcláusula 24.7.2.3 da Minuta do Contrato, os quantitativos referentes ao compartilhamento de riscos em caso de excedente de demanda (acima de 100% da Demanda Projetada) devem ser revistos. Afinal, até um determinado limite, o excesso de demanda implica em aumento de custos operacionais pela Concessionária, os quais devem ser remunerados pelos ganhos adicionais advindos do correspondente aumento de receitas, sendo indevida, nessa hipótese, a apropriação de receitas pelo Poder Concedente, sob pena de geração de desequilíbrio econômico-financeiro da Concessão. Sugerimos, portanto, que o Contrato seja revisto, de forma a replicar para a hipótese de excesso de demanda as mesmas regras já estabelecidas para os casos de demanda inferior. Nesse sentido, sugerimos a seguinte redação: “24.7.2.3. Caso a demanda real de veículos anual contabilizada esteja entre 100% (cem por cento) e 110% (cento e dez por cento) da Demanda Projetada, a Concessionária não fará jus a nenhum acréscimo ou redução de sua remuneração. 24.7.2.4. Caso a demanda real de veículos anual contabilizada esteja entre 110% (cento e dez por cento) e 120% (cento e vinte por cento) da Demanda Projetada, a Concessionária fará jus ao recebimento de apenas 50% (cinquenta por cento) da Receita Tarifária equivalente ao volume excedente de veículos, até o limite de 110% (cento e dez por cento). 24.7.2.5 Caso a demanda real de veículos anual contabilizada esteja abaixo de 80% (oitenta por cento), exclusive, ou acima de 120% (cento e vinte por cento), inclusive, da Demanda Projetada para o período, caberá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato por meio de compensação de caráter indenizatório no mês subsequente, de modo a restabelecer o equilíbrio contratual do período em que foi apurada a variação da demanda de veículos, até os limites de risco assumidos pelas Partes, nos termos das subcláusulas acima”.	Entendimento correto. A demanda projetada está sendo revista e o compartilhamento de risco será espelhado no caso da demanda real exceder a projetada.
QUESTIONAMENTO 180	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Na linha da contribuição anterior, o nosso entendimento é de que quando variação for entre 80% a 90%, necessariamente, haverá a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro, a fim de proporcionar segurança jurídica e uma adequada dinâmica para a gestão contratual, assim como observar um equilíbrio e simetria na relação contratual entre Concedente e	Entendemos que o mecanismo é suficiente como garantia de demanda

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

Concessionária. Assim, seria mais conveniente às partes que a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, caso a demanda seja inferior a 80% ou superior a 120%, seja calculada e compensada no faturamento mês seguinte a título indenizatório.

QUESTIONAMENTO 181

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 24.7.3 da Minuta de Contrato, entendemos que esse mecanismo de compartilhamento de riscos deve ser aplicado durante todo o prazo da Concessão, não cabendo revisão após o 20º do prazo contratual, de forma a conferir segurança jurídica às partes. O nosso entendimento está correto?	Entendemos que o maior risco para a demanda ocorre nos primeiros 20 anos quando deverá ocorrer a amortização da dívida, financiamentos e investimentos. Desta forma não cabe ao Concedente a assunção de risco de demanda para além deste período.

QUESTIONAMENTO 182

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em relação à subcláusula 25.4.2 da Minuta de Contrato, solicitamos que seja incluída menção expressa à necessidade de fixação de prazo razoável para a comprovação dos fatos que geraram desequilíbrio contratual. Essa previsão é de extrema relevância para evitar que o exercício do direito de defesa da Concessionária não seja tolhido nem prejudicado.	Prazo definido na redação da cláusula.

QUESTIONAMENTO 183

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 25.4.3 da Minuta do Contrato, a qual estabelece que o “Concedente, observada a subcláusula 12.6, item (iv), examinará as informações fornecidas pela Concessionária e decidirá, no prazo de até 120 (cento e vinte) dias, pelo cabimento ou não da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro”, entendemos que seria mais razoável a redução do prazo de 120 (cento e vinte dias) para no máximo 60 (sessenta) dias. O nosso entendimento está correto?	Sugestão não será acolhida.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 184

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em relação à subcláusula 35.7 “ii” da Minuta do Contrato, sugerimos a exclusão da limitação constante da cláusula, de forma a assegurar a indenização integral dos débitos remanescentes da Concessionária perante os financiadores.	Entendemos que a redação está correta.

QUESTIONAMENTO 185

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
O “item 6” do Anexo 10 da Minuta do Contrato estabelece que Aporte de Recursos a cargo do parceiro público de R\$ 1.200.000.000,00 (um bilhão e duzentos milhões de reais), de que trata a cláusula 18 do da Minuta do Contrato será realizado por meio de duas tranches de R\$ 660 milhões (seiscentos e sessenta milhões de reais) e R\$ 540 milhões (quinhentos e quarenta milhões de reais), respectivamente, no quarto e no quinto ano de construção. Tendo em vista a estatura do projeto e, por via de consequência, as obras que serão necessárias para sua implementação – a serem iniciadas, em princípio, até o segundo ano da concessão –, as quais exigirão a aplicação de pesados investimentos por parte da Concessionária, é indispensável que os aportes a serem realizados pelo Concedente iniciem-se antes do quarto e quinto ano da Concessão. Sendo importante observar também, que, ainda que obedecido rigorosamente o cronograma estipulado para o procedimento de concessão, os referidos anos corresponderão à próxima gestão do Governo do Estado da Bahia, com o risco político de que este não seja honrado da forma prevista. Em vista disso, recomenda-se: (i) a revisão do cronograma de aportes, com o estabelecimento de Eventos de Aporte tão logo sejam iniciadas as obras do Sistema Rodoviário Ponte Salvador-Itaparica, para que seja acompanhado o cronograma de investimentos; (ii) e o adequado dimensionamento entre os aportes e os marcos contratuais. Por derradeiro, entendemos que é de fundamental importância o estabelecimento de marcos contratuais claramente definidos, os quais, após concretizados, sirvam o “gatilho” para os pagamentos, os quais, com vistas a viabilizar a financiabilidade do projeto, deverão guardar relação direta com o cronograma de investimentos, observar intervalo mínimo de 6 (seis) meses entre si e ocorrerem em até 30 (trinta) dias contados do respectivo “gatilho”. Em vista disso, sugerimos que referido item passe a adotar a seguinte redação: “APORTE PÚBLICO: R\$ 1.200 milhões, a ser pago em observância aos EVENTOS DE APORTE previstos no Anexo 10 da	O aporte de recursos a cargo do Concedente será no montante de R\$1.500.000,00, a ser liberado conforme cronograma estabelecido no Anexo IX.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

Minuta do Contrato.”	
QUESTIONAMENTO 186	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
A subcláusula 19.2.1 da Minuta do Contrato dispõe que a Contraprestação Anual Máxima terá “o seu primeiro reajuste contratual em (a) 1 (um) ano a contar da data de entrega da proposta ou (b) na Data de Assinatura, o que ocorrer depois”. A cláusula 18.1.1 da Minuta do Contrato determina o valor do Aporte de Recursos que terá “o seu primeiro reajuste contratual em (a) 1 (um) ano a contar da data de entrega da proposta ou (b) na Data de Assinatura, o que ocorrer depois”. A cláusula 19.1.1.1 da Minuta do Contrato determina que o valor da Tarifa de Pedágio terá “o seu primeiro reajuste contratual em (a) 1 (um) ano a contar da data de entrega da proposta ou (b) na Data de Assinatura, o que ocorrer depois”. Nos termos da jurisprudência do TCU, o momento da apresentação da Proposta Econômica é o instante em que se estabelece o marco para aferição da equação econômico financeira do contrato (Acórdão nº 474/2005 – Plenário, do Tribunal de Contas da União), isso porque foram diante das premissas e circunstâncias desse momento que os licitantes entabularam suas propostas, principalmente sob o ponto de vista econômico. Em obediência ao entendimento do TCU, propõe-se que todos os reajustes contratuais tenham como termo inicial a data de entrega da proposta.	Os contratos de PPP possuem sistemática diferente das contratações tradicionais para fins de definição do preço de referência para a licitação. No particular, o cálculo do valor dos investimentos para a definição desse preço de referência está sendo aferido mediante orçamento elaborado por meio de metodologia paramétrica. Em razão disso, não há um orçamento definido e completo para que seja possível adotar a sua data como parâmetro para fins de reajuste. A inclusão da “data da assinatura do contrato” como marco temporal para a realização do primeiro reajuste da tarifa básica de pedágio visa evitar que o contrato entre em vigência em momento que, à luz do regramento legal, os valores já deveriam estar reajustados, à vista da ocorrência de situações que eventualmente posterguem a sua assinatura.
QUESTIONAMENTO 187	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Atualmente a travessia entre Itaparica e Salvador é feita integralmente por meio de ferry boats, os quais são operados por empresa privada, por meio de contrato de concessão, com cobrança de tarifas. Considerando-se esse cenário, e partindo-se do pressuposto de que este serviço permanecerá sendo prestado quando do início da operação da Ponte, eventual benefício estatal que resulte em tarifas muito mais atrativas para o serviço de ferry boat que impacte a demanda da Ponte será causa para reequilíbrio econômico-financeiro do contrato? No mais, gostaríamos que fossem esclarecidos: (a) Qual o prazo de vigência do contrato firmado para a operação das balsas? (b) Serão mantidas as atuais políticas de preços para a operação das balsas? (c) Haverá algum benefício tarifário durante a vigência dos contratos para a operação das balsas? (d) Existe a possibilidade de a operação ser descontinuada? Em caso positivo, quando será?	O Governo não considera economicamente viável a continuação do serviço de Ferry e lanchas para Ilha de Itaparica com o início da operação da ponte Salvador – Itaparica.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 188

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
- O subitem 11.1 da Minuta do Edital prevê que deverá ser prestada Garantia de Proposta. De acordo com o art. 31, inciso III da Lei nº 8.666/93 a garantia da proposta não poderá ultrapassar 1% do valor estimado da contratação. Tendo em vista o alto vulto do valor de contratação relativo a esta concessão, que, considerados os parâmetros da cláusula 15.1.1, superando a cifra dos bilhões de reais, e tendo em vista que o fundamento da garantia de proposta é comprovar a qualificação econômico-financeira da licitante, não se mostra necessário que seja em valor excessivamente elevado. Assim, recomenda-se que para fixação do valor da Garantia de Proposta não seja fixado o teto legal, isto é, 1% do valor da contratação, sendo recomendada a adoção de percentual máximo de 0,3% ou de valor absoluto.	O Estado entende que a capacidade financeira do proponente é o principal fator garantidor da execução do projeto.

QUESTIONAMENTO 189

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
A cláusula 27 da Minuta do Contrato que trata da garantia de execução pela Concessionária informa uma tabela com valores entre o Ano 1 até a expedição do Relatório definitivo de Revisão. Podemos interpretar que a garantia de execução do contrato será reduzida proporcionalmente à medida que o ocorra a execução contratual?	Entendimento correto.

QUESTIONAMENTO 190

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
A Lei nº 11.079/2004 autoriza, em seu art. 6º, §2º, o pagamento de aporte de recursos em favor do parceiro privado “para a realização de obras e aquisição de bens reversíveis”. Sugere-se, assim, para conferir maior segurança jurídica e evitar eventuais controvérsias quanto à compreensão dos investimentos que podem ser custeados com o aporte de recursos, que a cláusula contratual faça referência expressa à possibilidade de utilização dos recursos do aporte não apenas para construção das obras, mas também para a aquisição de bens reversíveis. Dessa forma, sugere-se que na definição de “aporte de recursos” no Edital conste a “a parcela pública devida pelo Concedente à Concessionária referente aos investimentos na construção das obras ou aquisição dos bens reversíveis relacionados ao	Foi incluída na definição de “Aportes de Recursos”, constante nas minutas do edital e do contrato, a referência a “ aquisição de bens reversíveis”.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

objeto da Concessão, a ser adimplida de modo proporcional aos investimentos realizados, nos termos da Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, conforme Anexo [●].”

QUESTIONAMENTO 191

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
É indispensável que seja assegurado que o parceiro privado terá plena liberdade de gestão da Concessionária. A efetiva participação do parceiro público no empreendimento e o seu poder de ingerência nos atos de gestão devem corresponder a sua capacidade de suportar e garantir as eventuais obrigações que a Concessionária terá que assumir perante investidores e financiadores. A busca por investimentos à Concessionária e ao projeto propriamente dito, pressupõe a oferta de garantias que não podem ficar limitadas por um regramento rígido ou por uma indisponibilidade de caixa que afetem o parceiro público. Nesse compasso, recomenda-se que o subitem 22.6 da Minuta de Edital seja ajustado com vistas a incluir como disposições obrigatórias do acordo de acionistas as consequências da não integralização de capital por parte de alguma das sócias ou a integralização fora do prazo fixado. Nesse sentido, sugerimos a inclusão do subitem “(vii)” com a seguinte redação: “para todo e qualquer aumento de capital na SPE os sócios deverão sempre observar que a subscrição e integralização do capital social deverão ocorrer simultaneamente, no mesmo ato”.	O Concedente não fará parte da composição societária da SPE.

QUESTIONAMENTO 192

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em complemento ao quanto exposto na questão anterior, recomenda-se a inclusão do subitem 22.6.1 na Minuta do Edital, com a seguinte redação: “Não será admitida a inclusão de disposição no Acordo de Acionista que assegure ao Concedente ou à Bahiainveste poder de veto sobre propostas a serem submetidas às votações dos acionistas da Concessionária.” No mesmosentido, reitera-se a necessidade de se buscar garantir a financiabilidade e, portanto, a sua viabilidade, por meio de uma estrutura de governança adequada.	O Concedente não fará parte da composição societária da SPE.

QUESTIONAMENTO 193

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
As intervenções na BTS e o projeto da Ponte Salvador – Itaparica, como planejada no projeto	Foram realizados diversos estudos de impactos, conforme publicação no site

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

anexo do edital, não passou por uma análise crítica criteriosa sobre seus impactos no desenvolvimento nacional, macrorregional, regional e urbano. Não existe uma análise de viabilidade a médio e longo prazo do desenvolvimento da BTS, do Recôncavo, da RMS, da Macrorregião RMS/RMF, do Estado Bahia sobre o potencial de tráfego marítimo internacional e nacional como, por exemplo, de demanda de Hub-Ports na costa brasileira e na BTS.

Se não existem estes pré -requisitos, o mínimo que se deveria esperar do Estado nesta licitação seria permitir propostas concepções alternativas viáveis a médio e longo prazo. Propostas mais incentivadoras e agregadoras ao desenvolvimento regional, que inclusive pudessem agregar receitas adicionais a PPP que compensam bem aos investimentos adicionais.

www.pontesalvadorilhadeitaparica.com.br.

De fato nunca foi apresentado nenhum estudo, tecnicamente embasado, em estudos de demanda e de mercado que indique a possibilidade de que a BTS, por seu posicionamento geográfico, venha a se tornar um HUB-PORT viável na costa atlântica da América do Sul.

O projeto deverá levar um amplo espectro de alternativas econômicas, abrangendo o setor de comércio, indústria, turismo e agronegócio para uma região de baixo desenvolvimento humano do Estado.

QUESTIONAMENTO 194

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
- IV - ASPECTOS DE ENGENHARIA E CAPEX Entendemos que é possível apresentar solução técnica alternativa para a execução da Ponte Itaparica-Salvador que inclua alteração de projeto, inclusive nos aspectos arquitetônicos. A partir disso, questiona-se: a) Serão admitidas contribuições neste sentido? b) Em sendo apresentada solução técnica alternativa e sendo esta acatada pelo Concedente, os riscos pela solução alternativa serão da Concessionária? c) Como a Concorrente deverá apresentar as suas soluções técnicas alternativas em sua Proposta?	a) Sim, desde que respeitados os parâmetros mínimos exigidos. No vão central será exigida a solução estaiada. b) Sim. c) As soluções técnicas alternativas deverão ser apresentadas na fase de ante projeto, apenas pelo vencedor da licitação.

QUESTIONAMENTO 195

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Solicitamos que seja informado se os responsáveis técnicos pela assinatura dos projetos deve ser, necessariamente, um engenheiro brasileiro. Em caso positivo, sugerimos que esta disposição seja alterada, sobretudo se considerando que a Concessionária será responsável pela qualidade e segurança das obras e que, portanto, seus projetos devem ser assinados por um funcionário de sua confiança, não necessariamente brasileiro.	Os profissionais responsáveis pelo projeto deverão ter as devidas autorizações nos respectivos órgãos de classes: CREA; CAU; OAB, etc.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 196

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
As obras de construção de ponte geralmente envolvem a instalação de sistema de para raios na torre da ponte, realização de teste de cargas, instalações para a inspeção da parte inferior da viga da ponte e de elevador de inspeção no interior da torre, a fim de facilitar as atividades de manutenção e reparação. Solicitamos que seja informado se essas atividades devem estar compreendidas nas atividades da Concessionária e se, portanto, seus custos devem estar compreendidos no preço da proposta.	Sim, o projeto apresentado é de referência. O Concessionário será o responsável técnico e legal do projeto executivo. Todas as atividades necessárias para a execução do projeto dentro das normas vigentes e as boas práticas da engenharia, fazem parte do escopo do Concessionário. O projeto de referência está em fase de revisão de forma a atender os novos parâmetros.

QUESTIONAMENTO 197

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em relação ao gabarito náutico central de 125 (cento e vinte e cinco) metros de altura e 500 (quinhentos) metros de largura. Tivemos a informação de que tais valores serão revisados, gostaríamos que fossem informados os novos valores e a possibilidade de apresentação de valores alternativos.	Os novos parâmetros foram disponibilizados nos documentos da consulta pública e eventuais modificações que possam ocorrer serão publicadas para conhecimento geral.

QUESTIONAMENTO 198

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Seria possível deslocar a posição da futura rota de navegação e o respectivo vão para o gabarito náutico?	Não

QUESTIONAMENTO 199

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Entendemos que desde que atendidas as premissas do Edital, especialmente a necessidade do atendimento da demanda projetada, que será possível alterar o número de faixas da ponte. O nosso entendimento está correto?	O número de faixas está sob revisão e será adequado para as novas projeções de demanda.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 200	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Entendemos que também seria possível alterar a configuração dos estais do vão central eliminando o entrelaçamento desde que atendidas as premissas do Edital, especialmente em relação à segurança e viabilidade técnico do empreendimento. Nosso entendimento está correto?	Sim, desde que sejam atendidos os parâmetros definidos no projeto de referência.
QUESTIONAMENTO 201	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Gostaríamos que fosse confirmado nosso entendimento no sentido de que a drenagem pluvial – eventualmente contaminada – será lançada diretamente ao mar, através de buzínates a cada 3 metros. O nosso entendimento está correto?	O lançamento da drenagem será no mar, porém o projeto de drenagem executivo é de responsabilidade da Concessionária. Ressaltamos que deverá ser elaborado um Plano de Contingência para eventual drenagem contaminada.
QUESTIONAMENTO 202	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
O subitem 1.1 da Minuta do Edital define como objeto da concorrência: “Ponte Salvador - Itaparica; acessos em Salvador e Vera Cruz; Nova Rodovia Expressa; e ampliação do Trecho BA-001 até a cabeceira da Ponte do Funil”. A Nova Rodovia Expressa refere-se à variante ou à duplicação da BA-001? Há alguma definição dessa alternativa?	Refere-se à variante.
QUESTIONAMENTO 203	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção ao subitem 13.3.1.2 da Minuta do Edital (“Qualificação Técnica”) solicitamos a exclusão desse item, pois, além de conter referência inexistente, seu conteúdo está em contradição com o disposto pela cláusula 13.3.1.1, que admite a apresentação de mais de um atestado para fins de comprovação da qualificação técnica exigida.	O item 13.3 passou a ser o item 13.4 na revisão 1 da Minuta do Edital. O item 13.4.1.1 foi dividido em “a” e “b”. A exigência é para cada item, ou seja um atestado para item “a” e outro para item “b”. Os atestados podem ser de empresas diferentes, mas não será admitida a soma de atestados para cada item. Entendemos que o grau de dificuldade da execução dos serviços na forma descrita no Edital diminui de maneira

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

	acentuada, com a redução dos parâmetros técnicos, e não conferiria ao participante a capacidade técnica necessária a execução de projetos desta complexidade. Ainda que admita exceções não temos o entendimento de que seja este o caso. Com relação aos parâmetros definidos nos subitens “a” e “b” estes são significativamente inferiores aos limites de 50%. Entendemos que são parâmetros de menor relevância para execução do projeto e por isso tiveram grau de exigência menor, como forma de ampliar a competitividade no certame.
--	---

QUESTIONAMENTO 204

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Solicitamos a disponibilização antes da publicação do instrumento convocatório de arquivo georreferenciado (KMZ/SHP/DWG) com o projeto completo atualizado, o qual foi submetido para a obtenção da Licença Prévia, objeto da Portaria INEMA nº 11.855, bem como quaisquer alterações posteriores ao referido projeto.	Será disponibilizado com o edital definitivo. Ressaltamos que o projeto existente é de referência, a Concessionária é responsável por todas as informações necessárias para elaboração do projeto executivo.

QUESTIONAMENTO 205

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em relação ao Projeto de Reassentamento e Desapropriação (Fev/2016), gostaríamos que fosse esclarecido se já foram iniciados e/ou finalizados os processos fundiários e confirmar que o pagamento das indenizações está sob inteira e exclusiva responsabilidade do Poder Concedente. Caso já tenham sido iniciados, e ainda não finalizados, pedimos que seja fornecido o status de cada processo.	O projeto de reassentamento e desapropriação só terá início após a apresentação do ante projeto pela Concessionária e aprovação do Concedente.

QUESTIONAMENTO 206

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
A utilidade pública viabiliza ações relacionadas à liberação de áreas com processos minerários junto à Agência Nacional de Mineração (ANM) e liberações fundiárias, o que impacta na obtenção de licenças e autorizações pela Concessionária. O projeto já possui Declaração de Utilidade Pública (DUP)? Caso negativo, pedimos que informem previsão, pois pode impactar no cronograma de obtenção de referidas licenças e autorizações.	Sim, já possui Declaração de Utilidade Pública.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 207

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Ainda no que se refere à ANM, já foi solicitada a análise de compatibilidade com os processos minerários? Solicitamos maiores informações sobre como se dará o processo em caso de incompatibilidade.	Não, faz parte do escopo da Concessionária.

QUESTIONAMENTO 208

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em relação ao IPHAN, o Programa de Salvamento Arqueológico prevê intensificação da prospecção nas áreas de maior potencial, uma vez que a Área de Salvador e Itaparica pode ter sítios pré-coloniais (ex. sambaquis no litoral) e pós-coloniais. Solicitamos que esclareçam se foram realizadas ações de intensificação da prospecção nas áreas de maior potencial e, em caso negativo, se essa atividade é de responsabilidade da Concessionária.	Não foram realizadas ações de intensificação da prospecção. Sim, a atividade será de responsabilidade da Concessionária.

QUESTIONAMENTO 209

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em relação à dragagem (condicionante 44 da Licença Prévia) solicitamos o detalhamento da atividade. No mesmo sentido (condicionante 54 da Licença Prévia) solicitamos a caracterização do sedimento a ser dragado e o exato local de disposição. Além disso, existe algum Plano de Dragagem disponível? Caso positivo, pedimos a disponibilização antes da publicação do Edital.	Não existe Plano de Dragagem. A construção da Ponte não demandará dragagem

QUESTIONAMENTO 210

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
A subcláusula 1.3.1 da Minuta do Contrato faz menção ao “Anexo 9 - Diretrizes Ambientais aplicáveis à Concessão e Licença Prévia”. Como o arquivo não consta na Minuta do Contrato, solicitamos a disponibilização deste anexo ainda em fase de Consulta Pública.	Na Minuta de Contrato revisada este Anexo consta como “Anexo 8 – Diretrizes Ambientais” e o mesmo será disponibilizado junto com o Edital definitivo.

QUESTIONAMENTO 211

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

A subcláusula 24 do Minuta do Contrato trata de alocação de riscos. De acordo com essa cláusula, há intervenção de caráter facultativo em razão de descobertas arqueológicas ou espeleológicas na área de abrangência, sendo que as intervenções de caráter obrigatório são de responsabilidade do Concedente. Favor detalhar quais seriam as possíveis intervenções facultativas e obrigatórias.

Estas intervenções serão apresentadas e detalhadas após a apresentação, pelo Concessionário, do Projeto ao IPHAN.

QUESTIONAMENTO 212

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Considerando que as condicionantes 2, 4, 5, 6, 8, 11, 13, 14, 19, 41, 46, 47, 50, 51, 52, 56 e 57 da Licença Prévia do INEMA, determinam uma série de obrigações referentes aos serviços públicos, ou seja, de responsabilidade exclusiva do Poder Público, entendemos que as mesmas ficarão a cargo somente do Poder Concedente. Pedimos a gentileza de confirmar se o nosso entendimento está correto, caso contrário especificar o motivo e a justificativa técnica para cumprimento da exigência pelo Concessionário, uma vez que as condicionantes e medidas indicadas nas licenças devem guardar relação direta com os impactos identificados no Estudo e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) do empreendimento.	Condicionante 13 - compartilhada entre Concessionário e o Poder Concedente. Condicionante 14 – responsabilidade do Poder Concedente. Condicionante 19 - compartilhada entre Concessionário e Poder Concedente. O Concessionário ficará responsável pela elaboração dos estudos prévios que servirão de base para reequilibrar o Parque Florestal bem como a Reserva Ecológica de Itaparica. Condicionante 46 - responsabilidade do Concessionário por compensação ambiental. Condicionante 47 - responsabilidade do Concessionário por compensação ambiental.

QUESTIONAMENTO 213

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Gostaríamos de confirmar o entendimento que condicionantes e exigências técnicas constantes de autorizações, outorgas ou licenças, incluindo a de instalação (LI) e a de operação (LO) expedidas pelos órgãos ambientais competentes, que não guardem relação direta com os impactos ambientais e socioambientais do empreendimento, serão de exclusiva responsabilidade do Poder Concedente, não recaindo sobre o Concessionário quaisquer custos, despesas, ônus ou indenizações.	Sim, será de responsabilidade do Concessionário apenas o que tiver relação com o empreendimento

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 214

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em relação à Condicionante 3 da Licença Prévia, não são especificados os atores (partes interessadas) que deverão compor o grupo de acompanhamento e minimização dos conflitos socioambientais. Solicitamos a gentileza de especificar.	Esta definição dependerá de consulta ao INEMA.

QUESTIONAMENTO 215

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
No que se refere à Condicionante 23 da Licença Prévia, favor informar quais são as ações solicitadas pelo ICMBio conforme Ofício nº 41/2016/DIBIO/ICMBio, quanto aos impactos ambientais relativos às tartarugas marinhas e disponibilizar cópia do referido documento até a publicação do Edital.	Verificar no Ofício nº 41/2016/DIBIO/ICMBio. Ver Anexo 1

QUESTIONAMENTO 216

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Referente à Condicionante 25 da Licença Prévia, por gentileza especificar quais são as ações solicitadas na Manifestação do IPHAN, considerando as determinações da Nota Técnica nº 01/2009- IPHAN/BA, bem como disponibilizar cópia do referido documento até a publicação do Edital.	Verificar na Nota Técnica nº 01/2009- IPHAN/BA Ver Anexo 1

QUESTIONAMENTO 217

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Favor detalhar o que compõe um Plano Pesqueiro Sustentável e quais ações são de responsabilidade da concessionária para atendimento da Condicionante 49 da Licença Prévia.	O INEMA, órgão ambiental INEMA responsável pela LP, não detalhou esta condicionante. A proposta a ser apresentada deverá ser discutida com o INEMA pelo licitante vencedor da licitação.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 218

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
De acordo com a subcláusula 5.1 da Minuta do Contrato, a Licença Prévia teria sido concedida pela “Portaria 13.816, de 03 de junho de 2016 do INEMA” a qual seria o Anexo 9, o qual não foi disponibilizado. Entretanto, a Licença Prévia objeto da Consulta Pública, foi aprovada pela Portaria nº 11.855, de 10 de junho de 2016. Entendemos que é necessária a realização da respectiva correção ou disponibilização da Portaria nº 13.816 para avaliação. O nosso entendimento está correto?.	A Licença Prévia foi concedida pela Portaria nº 11.855, de 10 de junho de 2016. É importante informar que houve pedido de revisão de condicionantes, o qual foi atendido através da Portaria nº 12.397, de 08 de setembro de 2016.

QUESTIONAMENTO 219

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em relação à subcláusula 24.1 “xix” da Minuta do Contrato, entendemos que a Concessionária não pode ser de maneira nenhuma responsabilizada pelos passivos ambientais anteriores à Concessão, uma vez que ela não contribuiu para a existência de tais passivos. Tais riscos devem ser exclusivamente alocados ao Poder Concedente. O nosso entendimento está correto?	O limite global será definido no edital definitivo e considerado no novo modelo econômico financeiro. O Estado entende que o modelo confere maior agilidade ao processo.

QUESTIONAMENTO 220

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Sugerimos a inclusão de um subitem iv.1 na subcláusula 24.2, IV, da cláusula 24 (alocação de riscos): “(iv.1) Nos casos em que os atrasos ou inexecuções decorrerem da ausência diligência da Concessionária para obtenção de licenças e alvarás, a Concessionária ainda terá direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.”. o Objetivo da inclusão é a garantia da viabilidade e exequibilidade da Concessão.	O entendimento é de que o Concedente não deve assumir riscos por qualquer atraso ou inexecução das obrigações da Concessionária durante a implantação do empreendimento.

QUESTIONAMENTO 221

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Sugerimos a inclusão de um subitem 24.2.1., na subcláusula 24.2: “24.2.1 O disposto na	Não haverá reequilíbrio em nenhuma hipótese para atrasos e inexecuções

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

subcláusula acima não se aplica aos casos em que a Concessionária houver dado causa a tal decisão, hipótese em que será apurada a sua responsabilidade, de modo que o reequilíbrio econômico financeiro poderá se restringir ao necessário para a continuidade da Concessão.”, a fim de reforçar a responsabilidade integral e exclusiva do Poder Concedente pelas hipóteses descritas nessa cláusula.

onde haja comprovação de negligência e/ou omissão da Concessionária

QUESTIONAMENTO 222

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Sugerimos a inclusão de item, na cláusula 24.2 do Contrato, que trata de riscos que cabem ao Concedente: (xiv) Custos relativos às exigências, diretrizes, rotinas, ações, projetos, estruturas e princípios adotados por Financiadores ou Instituições Financeiras no que tange a questões socioambientais, de saúde e de segurança do objeto da Concessão, incluindo, mas não se limitando àqueles previstos em normas, critérios e padrões nacionais e internacionais, como a Resolução 4.327/2014 do Banco Central do Brasil, os Princípios do Equador, os Padrões de Desempenho da International Finance Corporation - IFC, as Diretrizes de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Banco Mundial, dentre outras porventura aplicáveis. VI – CONCLUSÕES Os esclarecimentos e contribuições acima formulados, longe de representarem tão somente interesses empresariais ou isolados das Consulentes, têm a finalidade de contribuir com a Administração Pública e esclarecer dúvidas e incertezas objetivando a viabilidade técnica, econômico-financeira e jurídica do projeto, proporcionando, assim, uma contratação mais vantajosa do ponto de vista técnico e econômico para o Estado da Bahia. Sem mais para o momento, registramos nossos questionamentos e sugestões acima com a finalidade de contribuir para o projeto e com interesse público.	A escolha do agente financiador é de responsabilidade do Concessionário e cabe a este conhecer e suportar todos os custos envolvidos na operação financeira.

QUESTIONAMENTO 223

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
- Por uma Ilha de Itaparica Sustentável, identificar e avaliar o montante da compensação ambiental, socioeconômica e cultural de acordo com a legislação vigente, decorrente do processo de Licenciamento Ambiental do projeto ponte Salvador/Itaparica, e da rodovia Expressa Segregada do PUI (Plano Urbano Intermunicipal da Ilha de Itaparica), para, através do Termo de Compromisso de Compensação Ambiental CCA, mitigar os impactos sobre o território da Ilha de Itaparica, especificamente em Vera Cruz, advindos da ponte	Sugestão será considerada na análise geral do projeto.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

Salvador/Itaparica e do novo trecho do Sistema Viário de Vera Cruz, integrantes do Sistema Viário Oeste (SVO), através de processos de participação e controle social, da elaboração a implementação.

QUESTIONAMENTO 224

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Visando mitigar os riscos de eventual atraso nos processos de desapropriações e servidões necessárias à execução do projeto, e esclarecer as obrigações de pagamento das despesas do Concedente decorrente desses processos, propomos a redação da Cláusula abaixo: Proposta: 6.1.3 Eventuais atrasos nas providências de desapropriações e servidões a cargo do Concedente não acarretará a responsabilização da Concessionária e poderá ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, nos termos da Cláusula 25, desde que implique comprometimento do cronograma físico-financeiro da Concessão, sendo certo que no prazo de até no máximo um ano contado da Data de Eficácia do Contrato o Concedente deverá finalizar as providências de desapropriações e servidões de sua responsabilidade. 6.1.4 O Concedente assumirá a obrigação de pagamento das despesas relativas às desapropriações amigáveis ou judiciais, imposições administrativas, e desocupações na faixa de domínio, bem como reassentamentos necessários à execução do objeto do Contrato, incluindo mas não se limitando a pagamento de indenizações aos atingidos pelos referidos procedimentos, custos com assessoria jurídica, processos judiciais, elaboração dos planos de reassentamento, cadastros físicos e sócio econômicos, etc.	O Governo do Estado somente assumirá os custos diretos de indenização, reassentamento e processos judiciais.

QUESTIONAMENTO 225

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Visando conferir maior segurança jurídica ao contrato, sugerimos a redação da cláusula abaixo. Considerando que os riscos em um contrato devem ser alocados à parte que tenha melhor condição de administrá-los, sugerimos que os riscos elencados abaixo, sejam de responsabilidade do Concedente, haja vista, tratem-se de fatos que fogem completamente ao controle da Concessionária. Desta forma, caso a Concessionária seja responsável por estes riscos, a tendência será embutir na sua proposta econômica o montante suficiente para tratar estes riscos, mesmo eles ocorrendo ou não. Nesta última hipótese, o Concedente	Os riscos de financiamento são inerentes a todas as empresas que atuam no mercado. Entendemos que a Concessionária não se distingue das demais empresas do setor privado. Desta forma devem arcar com os riscos financeiros do empreendimento

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

estará pagando por um risco que não se operou, o que demonstra ser uma solução indesejável do ponto de vista econômico e financeiro ao poder público. Proposta:
 24.2 A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Concedente:

(xv) Ocorrência de eventos excepcionais, causadores de modificações no mercado financeiro e cambial, que impliquem alterações nos pressupostos adotados na elaboração das projeções financeiras previstas no Plano de Negócios da Concessionária, para mais ou para menos.

(xvi) Ocorrência de eventos excepcionais, causadores de modificações no modelo econômico e financeiro previsto no Edital e seus Anexos, que impliquem em alterações nos pressupostos adotados na obtenção do financiamento pela Concessionária, para mais ou para menos.

QUESTIONAMENTO 226

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Tendo em vista que o processo de consularização ou apostilamento de documentos de origem estrangeira é realizado antes da tradução juramentada, sugerimos a seguinte proposta para a redação do Item 10.10, (ii), do Edital abaixo: PROPOSTA: 10.10 Os documentos deverão ser apresentados em linguagem clara, sem emendas, rasuras, entrelinhas ou ressalvas, e deverão observar as seguintes regras com relação ao idioma: (ii) No caso de documentos em língua estrangeira, somente serão considerados válidos se devidamente traduzidos ao português por tradutor público juramentado e, aqueles de origem estrangeira, antes da tradução juramentada, devem obter a confirmação de autenticidade emitida pela Representação Diplomática ou Consular do Brasil no país de origem do documento, salvo, neste último caso, os documentos sujeitos à Apostila, conforme Convenção de Apostila de Haia, atendidas as exigências dessa Convenção.	Sugestão não será acolhida.

QUESTIONAMENTO 227

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Visando minimizar os custos e conferir maior segurança jurídica ao projeto, sugerimos a inclusão na cláusula 8 (Obras e Serviços) a redação da subcláusula abaixo: Proposta:	Será elaborado um cronograma de assunção dos trechos concedidos para operação da concessão

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

8.X.X O Concedente se obriga a rescindir, em até 30 (trinta) dias contados a partir da data de início da operação do Sistema Viário da Ponte Salvador Itaparica, todos os contratos referentes a obras e serviços na área da Concessão que estejam em vigor, devendo a Concessionária providenciar a contratação ou prestar diretamente, às suas expensas, as atividades que devem ser mantidas para a adequada operação da Concessão.

QUESTIONAMENTO 228

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Por uma Ilha de Itaparica Sustentável, identificar e avaliar o montante da compensação ambiental, socioeconômica e cultural de acordo com a legislação vigente, decorrente do processo de Licenciamento Ambiental do projeto da ponte Salvador/Itaparica, e da rodovia Expressa Segregada do PUI (Plano Urbano Intermunicipal da Ilha de Itaparica), para, através do Termo de Compromisso de Compensação Ambiental CCA, mitigar os impactos sobre o território da Ilha de Itaparica, especificamente em Vera Cruz, advindos da ponte Salvador/Itaparica e do novo trecho do Sistema Viário de Vera Cruz, integrantes do Sistema Viário Oeste (SVO), através de processos de participação e controle social, da elaboração à implementação do CCA.	Sugestão será considerada na análise geral do projeto.

QUESTIONAMENTO 229

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Conforme consulta pública por meio de Parceria Público-Privada (PPP), na modalidade de concessão patrocinada, das obras e dos serviços necessários à construção, operação e manutenção, do Sistema Rodoviário Ponte Salvador - Ilha de Itaparica, temos as seguintes questões: Tendo em vista que os estudos de demanda calculada, foi realizada pelo Governo do Estado da Bahia através de contratações de empresas especializadas, o compartilhamento de risco deverá ser para maior do Concedente e menor para a Concessionária, segue abaixo o parágrafo ajustado: 24.7.2.2 Caso a demanda real de veículos anual contabilizada esteja abaixo de 90% (noventa por cento), da Demanda Projetada para o período, o Concedente assumirá o risco, e caberá a recomposição do equilíbrio econômico financeiro do Contrato em favor da Concessionária,	Entendemos que os grupos proponentes com capacidade real de implementar projetos deste porte devem realizar estudos próprios para confirmar ou refutar as premissas estabelecidas pelo Concedente, tendo portanto capacidade de mensurar os riscos envolvidos dentre eles o de demanda

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

de modo a restabelecer o equilíbrio contratual do período em que foi apurada a variação da demanda de veículos, até os limites de risco assumidos pelas Partes, nos termos das subcláusulas 24.7.2.1.

QUESTIONAMENTO 230

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Considerando que o financiamento dos Bancos tem prazo de até 34 anos para pagamento, solicito o ajuste da clausula abaixo, no intuito de viabilizar o financiamento do projeto: 24.7.3 A assunção pelo Concedente do risco de demanda de que trata esta subcláusula 24.7 dar-se-á até o 35º ano da Concessão, contado da Data de Assinatura,. Caso a Frente 2 do sistema viário oeste, de responsabilidade de construção do Concedente, não inicie a operação juntamente com a Frente 1 de responsabilidade da Concessionaria, o risco de demanda abaixo dos 100% será de responsabilidade do Concedente até o início de operação da Frente 2.	No modelo econômica foi adotado a premissa que a amortização era até o 20º ano, fato que definiu que o período de compartilhamento. Ressaltamos que o maior risco ocorre nos primeiros anos da concessão.

QUESTIONAMENTO 231

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Visando atender a demanda da indústria de petróleo e gás, foi implantado em Maragogipe/BA um estaleiro de 5ª geração com aparato de última tecnologia, capaz de desenvolver projetos complexos de engenharia naval e processar até 60 mil toneladas de aço por ano (Estaleiro). O empreendimento representou o maior investimento privado nos últimos 15 anos no Estado da Bahia, de aproximadamente 3 bilhões de reais, o qual, em operação, proporcionou milhares de oportunidades de trabalho e milhões de reais em tributos, contribuindo sobremaneira para o desenvolvimento socioeconômico do Recôncavo Baiano, do estado e do próprio país. No que pese entendermos a importância da construção do sistema rodoviário Ponte Salvador-Ilha de Itaparica para o estado, tanto na melhoria da infraestrutura logística quanto no seu impulsionamento econômico durante a construção, é importante enfatizar que este empreendimento pode afetar sobremaneira os negócios no estaleiro caso a licitação não observe certos requisitos. Conforme consignado no documento intitulado “Projeto Sistema Viário Oeste”, apresentado na Audiência Pública de 21 de março de 2019, o vão central no atual projeto está	Com a nova política adotada para o setor de petróleo e gás, com redução da exigência de conteúdo local e opção pela encomenda de estaleiros asiáticos, mais competitivos, é muito improvável que estaleiros nordestinos venham a produzir plataformas offshore. Esta opção não existe no novo plano estratégico da Petrobras. Cientes disso, todos os grandes estaleiros nacionais estão mudando seu foco de operação e tentando desenvolver novos negócios: construção de navios porta-contêineres de cabotagem, barcos de suprimento offshore, navios aliviadores de posicionamento dinâmico, navios para a marinha de guerra, operação como terminais portuários etc. O Governo da Bahia não acredita que a simples atividade de manutenção de plataformas justifique um investimento da ordem de R\$ 1 bilhão necessário para elevar o vão central da Ponte Salvador–Ilha de Itaparica. Assim, espera que os estaleiros da BTS venham a redefinir seus navios de projeto em função do navio de projeto da Ponte.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

considerando as seguintes dimensões:

Vão central: 450m

Profundidade mínima: 50m

Extensão isobatimétrica: 2km

Altura: 85m

Largura tabuleiro: 36m

No entanto, o mercado principal para o qual o estaleiro foi concedido, e de sua principal atuação (óleo e gás), contempla embarcações de calado aéreo muito superiores à altura do vão acima destacado. A nova altura pretendida inviabilizaria a saída de diversos tipos de navios que podem ser construídos e reparados no estaleiro, impactando substancialmente a conquista de novos contratos e trazendo consequências negativas não apenas ao estaleiro, mas para toda a região circunvizinha ao empreendimento.

Desta forma, requeremos à SEINFRA que o projeto da ponte objeto da licitação considere características e dimensões, notadamente a altura do vão da ponte, que não interfiram, ou até mesmo acarretem por inviabilizar, as operações do estaleiro.

Eles terão mais de cinco anos para se adaptar. Para o estaleiro Enseada, particularmente, o Governo tem oferecido a possibilidade de operar como canteiro industrial da Ponte, produzindo camisas metálicas para suas fundações, defensas (barcaças metálicas) e peças pré-moldadas em concreto. Este faturamento, da ordem de várias centenas de milhões de reais, pode ser vital para a sobrevivência do Enseada nos próximos anos.

QUESTIONAMENTO 232

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Analizando os documentos da Consulta Pública para construção da Ponte de Salvador – Ilha de Itaparica, verificamos as seguintes questões da minuta do contrato: O aporte de recursos conforme a clausula 18º da minuta do contrato da consulta pública, tem que ser proporcional ao investimento do projeto, conforme trata o § 2º do artigo 7º da Lei Federal n.º 11.079/2004, alterada pela Lei Federal n.º 12.766/2012. O mesmo modelo foi usado na PPP do VLT do subúrbio pelo Governo da Bahia. Segue abaixo a sugestão de eventos para os aportes: 2.1 APORTE DE RECURSOS para a FRENTE 1 O APORTE DE RECURSOS devido à CONCESSIONÁRIA pelo CONCEDENTE referente aos investimentos em obras ou aquisição de BENS REVERSÍVEIS destinados à execução da FASE 1 será adimplido com recursos do Tesouro do Estado, no valor de R\$ 1.510.000.000,00 (Um bilhão, quinhentos e dez milhões de reais), que serão atribuídos aos 12 (doze) eventos de	O aporte de recursos a cargo do Concedente será no montante de R\$1.500.000,00, a ser liberado conforme cronograma estabelecido no Anexo IX.

Consulta Pública Nº 001/2018

OBJETO:Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz

aporte descritos a seguir. O montante a ser aportado em cada EVENTO DE APORTE foi calculado de forma proporcional aos investimentos realizados, na forma da Lei Federal n.º 11.079/2004.

EVENTO DE APORTE n.º 1 - Contra apresentação de realização dos serviços preliminares ao início das obras, como mobilização e instalação dos canteiros. Definição – Estão compreendidos os serviços de implantação do canteiro de obras, mobilização de equipes e equipamentos, colocação dos tapumes e placas de obras. Parcela de Aporte – 9,50% do valor total do APORTE DE RECURSOS previsto para a FRENTE 1.

EVENTO DE APORTE n.º 2 - Contra apresentação do Anteprojeto da ponte de Salvador - Itaparica. Definição – Considera a entrega do Anteprojeto da ponte de Salvador - Itaparica pela CONCESSIONÁRIA e a aprovação, pelo Poder Concedente, contendo, no mínimo, os seguintes elementos: Levantamento Topográfico; Sondagens; Projeto fundações; Projeto de infra e superestrutura; Projeto Arquitetônico; Cronograma de execução e descritivo contendo metodologia construtiva. Parcela de Aporte – 8,30% do valor total do APORTE DE RECURSOS previsto para a FRENTE 1.

EVENTO DE APORTE n.º 3 - Implantação física de 50% fundações da ponte de Salvador - Itaparica. Definição – Considera-se a implantação física de 50% das fundações, incluindo a conclusão de todas as cravações das estacas, concretagens. Parcela de Aporte – 14,70% do valor total do APORTE DE RECURSOS previsto para a FRENTE 1.

EVENTO DE APORTE n.º 4 - Implantação física de 50% dos blocos da ponte de Salvador - Itaparica de 50% dos blocos das fundações do acesso de Salvador. Definição - Considera-se a construção de 50% dos blocos da ponte Salvador – Itaparica e 50% dos blocos das fundações dos viadutos do acesso de Salvador. Parcela de Aporte – 11,00% do valor total do APORTE DE RECURSOS previsto para a FRENTE 1.

EVENTO DE APORTE n.º 5 - Implantação do acesso em Vera Cruz. Definição – Considera-se a implantação do acesso em Vera Cruz até a fase do corpo de aterro. Parcela de Aporte – 3,50% do valor total do APORTE DE RECURSOS previsto para a FRENTE 1.

Consulta Pública Nº 001/2018

OBJETO:Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz

EVENTO DE APORTE n.º 6 – Implantação da nova rodovia Expressa. Definição - Considera-se implantação da nova rodovia expressa até a fase do corpo de aterro. Parcela de Aporte – 2,80% do valor total do APORTE DE RECURSOS previsto para a FRENTE 1.

EVENTO DE APORTE n.º 7 - Implantação física da meso estrutura do acesso de Salvador e 30% da meso estrutura da ponte de Salvador-Ilha de Itaparica. Definição - Considera-se Implantação física da meso estrutura do acesso de Salvador e 30% da meso estrutura da ponte de Salvador-Ilha de Itaparica, conclusão da estrutura de concreto. Parcela de Aporte – 14,70% do valor total do APORTE DE RECURSOS previsto para a FRENTE 1.

EVENTO DE APORTE n.º 8 - Implantação da ligação nova rodovia – ponte do Funil. Definição – Considera-se a Implantação da ligação nova rodovia – ponte do Funil até a fase corpo de aterro. Parcela de Aporte – 11,00% do valor total do APORTE DE RECURSOS previsto para a FRENTE 1.

EVENTO DE APORTE n.º 9 Implantação física de mais 30% da meso estrutura da ponte de Salvador-Ilha de Itaparica. Definição – Considera-se Implantação física de mais 30% da meso estrutura da ponte de Salvador-Ilha de Itaparica, conclusão da estrutura de concreto. Parcela de Aporte – 3,50% do valor total do APORTE DE RECURSOS previsto para a FRENTE 1

EVENTO DE APORTE n.º 10 - Implantação física do saldo de 40% da meso estrutura da ponte de Salvador-Ilha de Itaparica. Definição – Considera-se Implantação física do saldo de 40% da meso estrutura da ponte de Salvador-Ilha de Itaparica, conclusão da estrutura de concreto. Parcela de Aporte – 2,80% do valor total do APORTE DE RECURSOS previsto para a FRENTE.

EVENTO DE APORTE n.º 11 - Implantação dos tuneis de acesso a Salvador. Definição – Considera-se a implantação física dos tuneis de Salvador, incluindo a pavimentação e iluminação dos mesmos. Parcela de Aporte – 14,70% do valor total do APORTE DE RECURSOS previsto para a FRENTE 1.

EVENTO DE APORTE n.º 12 - Implantação da camada de asfalto do acesso de Vera Cruz e da nova rodovia expressa. Definição – Considera-se Implantação da camada de asfalto do acesso de Vera Cruz e da nova rodovia expressa com a sinalização horizontal. Parcela de

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

Aporte – 3,50% do valor total do APORTE DE RECURSOS previsto para a FRENTE 1.	
QUESTIONAMENTO 233	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Após análise dos materiais publicados na Consulta Pública, observamos que na minuta do Edital a Câmara de Arbitragem sugerida para resolução de controvérsias do Acordo de Acionistas da SPE Concessionária é a CCI (Câmara de Comércio Internacional). Entretanto, na minuta do contrato consta que a Arbitragem sugerida para resolução de controvérsias do próprio Contrato é a Câmara de Comércio Brasil Canada. Tendo em vista que será uma licitação internacional, com a possibilidade de participação de empresas estrangeiras das mais diversas nacionalidades, entendemos que a Arbitragem do Contrato não poderia ser uma Câmara de Comércio específica entre Brasil e Canadá, ainda que esta Câmara não restrinja sua atuação à relações apenas entre esses dois países. Dessa forma, sugerimos que a Câmara de Arbitragem já adotada no Edital para o Acordo de Acionistas, a Câmara de Comércio Internacional (CCI ou ICC Brasil), seja também a Arbitragem do Contrato de Concessão entre o Concedente e a Concessionária, substituindo na cláusula 39.2.2 (conforme redação abaixo), bem como nas demais cláusulas que mencionam a Câmara de Arbitragem. 39.2.2 A arbitragem será administrada pela Câmara de Comércio Internacional (CCI), segundo as regras previstas no seu regulamento vigente na data em que a arbitragem for iniciada..	De acordo com a minuta de contrato apresentada, item 39.2.2 a arbitragem será administrada pela Câmara de Comércio Brasil – Canadá. Havendo acordo entre as partes poderá ser eleita outra câmara (item 39.2.2.1)
QUESTIONAMENTO 234	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Ao analisar os documentos fornecidos pela SEINFRA no site oficial da presente Consulta Pública referente ao projeto SVO Ponte Salvador - Itaparica, pudemos perceber que o Governo está considerando a Câmara de Arbitragem Brasil - Canadá como a única possível para resolução de conflitos entre as partes. Entretanto, gostaríamos de ressaltar que esta Câmara de Arbitragem, apesar de possuir certo reconhecimento dentro do Brasil, não possui o mesmo reconhecimento internacionalmente. Dito isto, e levando em consideração que a licitação do projeto supracitado será uma licitação internacional, com públicas manifestações de interesse por parte de grandes empresas de diversas nacionalidades, gostaríamos de chamar a atenção que a Câmara de	De acordo com a minuta de contrato apresentada, item 39.2.2 a arbitragem será administrada pela Câmara de Comércio Brasil – Canadá. Havendo acordo entre as partes poderá ser eleita outra câmara (item 39.2.2.1)

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

Arbitragem escolhida para mediar e resolver os possíveis conflitos oriundos do futuro contrato de concessão deve ser uma Câmara de Arbitragem de notório reconhecimento internacional, com atuação em diversos países (incluindo o Brasil), como é o exemplo da ICC (International Chamber of Commerce), conhecida como Câmara de Comércio Internacional ou Corte Internacional de Arbitragem.

Estabelecida em 1923 como a entidade arbitral da ICC, a Corte Internacional de Arbitragem foi pioneira na arbitragem comercial internacional. Hoje, a Corte tem o prestígio de ser considerada a instituição arbitral de maior projeção internacional. A ICC tem sua sede principal em Paris, mas possui escritórios fixos para audiências em Nova York, Hong Kong e São Paulo (<http://www.iccbrasil.org> - Rua Surubim, 504 - Brooklyn, São Paulo - SP, CEP 04517-050).

Nesse sentido, entendemos que pelo fato desta Câmara de Arbitragem ser considerada como uma das maiores e melhores do mundo, e ainda possuir uma sede em São Paulo, ou seja, com representação no Brasil, e possibilidade de realizar todos os atos aqui, seria uma opção mais adequada para atender as demandas provenientes deste projeto da Ponte Salvador Itaparica.

Segue abaixo sugestão de texto base para cláusula de Arbitragem: “Todos os litígios oriundos do presente contrato ou com ele relacionados serão definitivamente resolvidos de acordo com o Regulamento de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional, por um ou mais árbitros nomeados nos termos desse Regulamento.”

QUESTIONAMENTO 235

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
A Ponte Salvador – Itaparica concebida, projetada, modelada e exigida nesta PPP tem uma configuração exclusivamente rodoviária, permitindo, conforme a apresentação na audiência pública, que seja reduzida sua largura de plataforma viária, eliminando uma faixa de rolamento em cada direção ou as faixas de acostamento, quando for necessário minimizar o custo inicial de construção na PPP. Esta sugestão ignorando as demandas de uma ponte rodoviário-urbana que interligaria uma futura área residencial e turística, prevista para a médio prazo alcançar 300.000 habitantes na Ilha, que trabalharão e se abastecerão no centro metropolitano de Salvador, no outro lado da ponte. Assim, a demanda de um modal de transporte coletivo de média capacidade é evidente, e com mais longo prazo talvez de um modal de alta capacidade. Mas este modal VLT, antes apontado no projeto apresentado, foi	Está previsto a implantação de linhas de ônibus metropolitano ligando a ilha de Itaparica a cidade de Salvador, os quais estarão integrados com o metrô.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

agora eliminado para fins de viabilizar economicamente a receita por pedágio. Este modal, VLT precisa ser previsto no nível do projeto conceitual e de engenharia desta PPP, porque não se pode ser implantado a posteriori.

QUESTIONAMENTO 236

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
A Ponte Salvador – Itaparica é concebida somente com características rodoviárias, mas quer interligar uma nova zona industrial e logística da macrorregião do outro lado da BTS (São Roque) com a RMS e sua estrutura portuária. Inclui a cabeceira da ponte em Salvador termina no porto de Salvador no lado do TECON - Terminal de Contêineres - que está em fase ampliação e pretende (como também o USOPORTO) iniciar a implantação de um “embrião” de Hub-Port (apresentado recentemente ao público). Tendo em vista que o Porto de Salvador é órfão de acesso ferroviário, seria lógico que, a pretendida e aqui licitada, Ponte fosse uma ponte rodoferroviário, talvez em duas plataformas superpostas, como as usadas na maioria das pontes deste tipo em todo o mundo. Mas todo o projeto conceitual não menciona a possibilidade estrutural de complementação deste modo, então não está previsto nesta PPP.	Não há estudo de demanda e/ou viabilidade econômica que indique a possibilidade de implantação de uma linha ferroviária para atendimento exclusivo ao terminal de contêineres de Salvador, e uma infraestrutura deste tipo acarretaria um aumento muito expressivo do investimento e do custo operacional do projeto.

QUESTIONAMENTO 237

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Qual foi a análise dos impactos do conjunto das intervenções no desenvolvimento regional urbano a curto, médio e longo prazo, das alternativas e suas etapas, que deram viabilidade ao projeto de investimento?(Solicitamos pelo menos a análise crítica da Matriz SWOT/ FOFA completa, com cruzamento transversal das 4 vertentes no final.	A análise dos impactos do conjunto das intervenções foi examinada pelo EIA, no volume I, item 4 "Alternativas Locacionais e Tecnológicas" , disponibilizado no site do Projeto (http://www.pontesalvadorilhadeitaparica.ba.gov.br/estudos/ambiental/estudo-de-impacto-ambiental-eia/).

QUESTIONAMENTO 238

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Qual análise foi feita dos impactos após as alterações do projeto original, quando houve redução do vão vertical e horizontal da ponte, retirada do Sistema Viário Oeste (SVO) além da Ponte do Funil, que reduziu o custo em R\$ 2Bi conforme a apresentação do coordenador Paulo Henrique?	Quanto à redução da altura do vão central, ver resposta anterior. No que concerne à redução da largura do vão central, a nova proposta – 450m – é compatível com normas internacionais (PIANC) e brasileira (ABNT), bem como com a movimentação projetada de navios que utilizarão portos ou terminais

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

	no interior da BTS (desnecessidade de travessia em mão dupla). O trecho Funil-Santo Antônio de Jesus continua integrando o Projeto. Ele apenas foi excluído da PPP a ser licitada, devendo ser construído como obra pública estadual ou federal.
--	--

QUESTIONAMENTO 239

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Nos anexos não consta o EVTEA - Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental do Anteprojeto de Engenharia exigido pelos Tribunais de Contas que comprovaria a viabilidade a curto, médio e longo prazo do investimento? Solicitamos uma cópia.	O EVTEA está sendo revisado para os novos parâmetros do Projeto e será disponibilizado para a futura licitação.

QUESTIONAMENTO 240

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
A - Tendo em vista que esta PPP trata somente de uma parte do Projeto SVO, não estão especificados claramente os compromissos do Governo do Estado com os investimentos e medidas governamentais, demandadas e comprometidas, a posteriori da assinatura desta PPP: prazos de realização e seus desdobramentos nas PPP's futuras das diversas etapas futuras do SVO, por esferas governamentais, tendo em vista que os resultados desta PPP dependem dos demais investimentos propostos (como por exemplo o volume de tráfego no pedágio): (Ponte do Funil - BA 001; Ponte do Funil - BR-101 com seus acessos locais; entroncamento com a BR 101 e acesso a Santo Antônio de Jesus; Sistema Rodoviário entre BR 101 a BR 116 e BR 242 e das cidades atingidas; plano estratégico de desenvolvimento do Baixo Sul a fortalecer com a Ponte/SVO, investimentos por município atingido pelo SVO e investimentos demandados nos municípios da Ilha de Itaparica e no município de Salvador, etc.) B - Identificação e avaliação do montante de compensação ambiental, socioeconômico e cultural de acordo com a legislação vigente, decorrente do processo de Licenciamento	O trecho Funil-Santo Antônio de Jesus continua integrando o Projeto. Ele apenas foi excluído da PPP a ser licitada, devendo ser construído como obra pública estadual ou federal. Este trecho deverá ser inaugurado em conjunto com a Ponte SSA-Ilha de Itaparica, garantindo a captura de tráfego da BR-101. O Plano de Desenvolvimento Socioeconômico da Macroárea de Influência do SVO continua sendo preparado e estará sendo implantado a partir da licitação, prevendo, inicialmente, investimentos em saneamento (abastecimento de água, esgoto e resíduos sólidos) na Ilha de Itaparica. Estima-se um valor de R\$ 246 milhões para as ações de compensação e mitigação ambientais. Este montante divide-se em R\$ 135 milhões de ações sob responsabilidade do concessionário e R\$ 111 milhões a cargo do Poder Concedente.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

Ambiental do Projeto da Ponte Salvador-Itaparica e da rodovia Expressa Segregada do PUI da Ilha, para, através do termo de Compromisso de Compensação Ambiental (CCA) , mitigar os impactos sobre o território do Município de Vera Cruz, advindo da Ponte Salvador-Itaparica e do novo trecho do Sistema Viário de Vera Cruz, integrante do Sistema Viário Oeste (SVO), através do processo de participação e controle social da elaboração do CCA.	

QUESTIONAMENTO 241

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
.O novo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano - PDDU de Salvador que define (conforme previsto na Constituição) a política urbana a curto, médio e longo prazo no município, não prevê a Ponte projetada desta PPP, nem a demandas de intervenções para absorver os impactos na cidade de Salvador. O que o Estado planejou para minimizar os impactos no Centro Histórico, no Centro Tradicional, na Via Expressa, na BR 324 e eixo da Av. Paralela, no sistema de transporte coletivo de Salvador, no sistema de estacionamento de veículos nas áreas atingidas, no tráfego de carga criado por este novo vetor, especialmente os dirigidos ao Porto de Salvador , TECOM, aos diversos centros industriais da RMS, ao Porto de Aratu e de granel da Dias Branco, como também a CEASA , e ainda os ônibus rodoviários do DETRAN e futuro de Águas Claras, etc.? Solicitamos este planejamento de impactos e audiências públicas sobre este assunto no Município de Salvador, Simões Filho e Lauro de Freitas.	O impacto do tráfego da Ponte SSA-Itaparica sobre Salvador tem sido superestimado. É suficiente lembrar que boa parte deste tráfego já existe e utiliza, hoje, a BR-324 e o sistema de ferry boat. Além disso, seu crescimento se dará ao longo de três décadas de concessão, o que permitirá ao Estado e à Prefeitura de Salvador intervir de forma planejada na medida em que se faça necessário. De imediato, o Estado prevê a construção de mais dois túneis no encaixe da Ponte com a Via Expressa (ao lado dos túneis já existentes) e a intervenção em pelo menos quatro pontos da Via Expressa, que, hoje, já causam problemas para o fluxo de veículos. No que concerne o Porto de Salvador, o projeto prevê uma alça fazendo a ligação direta entre a Ponte o TECON. Os caminhões de grande porte que não se dirigirem ao porto serão desviados para a BR-324 através da Via Expressa. Haverá, ainda, transporte público de massa conectando a Ilha de Itaparica à rede metroviária de Salvador.

QUESTIONAMENTO 242

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

Com um acréscimo de 240.000 habitantes, chegando a 300.000 hab., a Ilha de Itaparica irá modificar totalmente sua característica e sua atratividade bucólica como destino turístico e se tornará um “bairro de Salvador”, que não está planejado nos PUI e PDM’s anexados.

Qual são as projeções temporais, quantitativos e seus variáveis em que se basearem os estudos de viabilidade da Ponte, os PUI e PDM’s da Ilha e qual é a forma de absorção da mais-valia imobiliária gerado pela ponte e nova rodovia? (Populacionais, serviços sociais, veículos, comércio/serviços, atividades econômicos, hospedagem, turismo com e sem pernoite, capacidades de carga de atrativos turísticos, demandas de investimentos em infraestrutura a curto médio e longo prazo, e suas receitas correspondentes municipais, do estado e da união, etc.).

A população prevista para a Ilha de Itaparica após trinta e cinco anos de concessão é da ordem de 220 mil habitantes. Os PDDUs dos municípios de Vera Cruz e Itaparica foram revisados. Eles preveem esta expansão e seus projetos de lei estão disponíveis no site do Projeto SVO: <http://www.pontesalvadorilhadeitaparica.ba.gov.br/estudos>
As formas de captura de mais-valia imobiliária a serem utilizadas deverão ser aquelas previstas pela legislação em vigor: contribuição de melhoria, outorga onerosa, CEPAC.

QUESTIONAMENTO 243

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
A Ponte com seu volume construtivo interfere demasiadamente na imagem do patrimônio histórico e paisagístico da cidade de Salvador, especialmente na visualização de seu frontispício característico que está tombado, junto com o Centro Histórico, pela UNESCO. Da mesma forma, impactará na visualização da Cidade Baixa para do patrimônio histórico e paisagístico da Península Itapagipana (Monte Serrat, Colina do Bomfim, São Joaquim, etc.). Quais simulações de visualização destes elementos tombado foram geradas e avaliadas para identifica os impactos e reflexos dos mesmos na cidade e sua percepção pela pessoas, turistas, etc. e que adaptações isto gerou no projeto conceitual da Ponte? Solicitamos simulação de todos os ângulos onde haverá interferência de visualização dos bens, conjuntos urbanos e paisagens tombadas pelo patrimônio histórico nacional estadual e municipal, inclusive as enviadas para avaliação de impacto aos respectivos órgãos. Vista da Boa Viagem/Itapagipe ao Frontispício/Centro Histórico tombado (Anexo B-Pro-000-CD-13121-EM-RB Pag. 16 Item 7.2.1.) Memorial Descritivo e Projeto da Ponte.	A Ponte, segundo seu projeto de referência, será uma estrutura elegante, na medida em será feita com pilares únicos e tabuleiro delgado. Simulações do impacto visual da Ponte foram feitas pelo consórcio encarregado do projeto de engenharia e discutidas na preparação do projeto básico, no âmbito do governo e com o IPHAN. Tais simulações foram fundamentais para a definição do traçado da obra na proximidade de Salvador. Ver ainda: http://www.pontesalvadorilhadeitaparica.ba.gov.br/wp-content/uploads/2016/01/Impactos-Gerais-e-nas-Cabeceiras-do-do-SVO-consolidado-1.pdf É importante lembrar que a Ponte será um novo e valioso ativo cultural e turístico para a cidade de Salvador e a Baía de Todos os Santos.

QUESTIONAMENTO 244

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA

Consulta Pública Nº 001/2018

OBJETO:Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz

MANIFESTAÇÃO E APELO FINAL Solicitamos que este processo de licitação seja aberto para outras proposições alternativas ao projeto anexado, proposições que possam agregar mais recursos e mais qualidade de desenvolvimento regional à BTS e estrangula menos o desenvolvimento futuro da BTS como, por exemplo, os projetos do Porto da Travessia (Prado Valladares) ou do HUB-PORT (da TECON/Wilson & Sons e USUPORTO) ou outros consórcios de operadores por exemplo de outros portos, que tenham propostas de agregar mais valor a uma travessia alternativa da BTS, como investimentos em Hub-Ports, que sabe-se existir no universo portuário muito mais potenciais investidores do que numa PPP rodoviária de elevado risco.

Lembrete: (A Ponte Salvador-Itaparica e a rodovia até a Ponte do Funil como publicado parece repetição da PPP da ARENA FONTE NOVA, que custou originalmente de R\$730 milhões e custa hoje (2018) R\$ 168 milhões por ano para o Estado da Bahia e faltam ainda 10 anos para pagar chegando a R\$2,52 Bi no final, que foi um péssimo negócio para o Estado da Bahia.) O FORUM - A Cidade Também e Nossa acredita que tem contribuído com suas manifestações/ questionamentos para o bem público do Estado da Bahia e da RMS, em específico.

Este projeto passou por um amplo período de amadurecimento, iniciado em 2010 quando o Governo anunciou uma PMI – Processo de Manifestação de Interesse, onde empresas interessadas apresentaram estudo de viabilidade técnica, ambiental, econômico financeiro e jurídico. Em 2013, foi instituído um Comitê Executivo e um Grupo de Trabalho para licitar os estudos de impacto ambiental, realização de sondagem e a realização do projeto básico, hidráulico, náutico e estudos urbanísticos, sendo portanto, extemporâneo o pleito sugerido. Os valores relativos a investimentos devem ser calculados sempre a valor presente, não fazendo sentido a comparação com valores brutos nominais.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 245

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Prestando a minha singela contribuição, não sei se tardia, mas igual ao Senhor, um grande entusiasta da ponte, faço esta colocação: Aproveitando o modal VLT que passará próximo a cabeceira do início da futura ponte Salvador / Itaparica, vejo como oportuno viabilizar meios que contemple também esse modal, dentro da estrutura das seis faixas de carros que estão prevista para a Ponte. Mesmo que o modal não fique pronto junto com a ela, mas que esta, já fique estruturada para recebe - lo, uma vez que, com a crescente de transeuntes, entre as duas cidades, em um futuro próximo essa questão será abordada. E, com a ponte já pronta, teria que si repensar como viabilizar um transporte de massa entre essas duas cidades. Essa é a hora!!!!	Está previsto a implantação de linhas de ônibus metropolitano ligando a ilha de Itaparica a cidade de Salvador, os quais estarão integrados com o metrô.

QUESTIONAMENTO 246

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Penso que seria vantajoso para o projeto, desenvolvimento do turismo, moradores e trabalhadores das ilhas de Itaparica e Vera Cruz, que fosse criada uma praça de pedágio nos moldes e custos da que liga salvador ao Polo Petroquímico de Camaçari. Até o entroncamento de Salinas das Margaridas há um grande fluxo de turistas que vêm para desfrutar das praias limpas dessas regiões. Ocorre que com o advento da ponte, não tenho dúvidas, todos aqueles que deixaram de frequentar as ilhas em virtude dos transtornos com a travessia do Ferry Boat voltarão a frequentá-las. Tal prática ficará inibida se tivermos um pedágio caro como divulgado até então. Esse grande público passará a vir pela manhã e retornar no fim do dia e todos os dias da semana teremos um grande fluxo de pessoas. Este fluxo será bem maior nos finais de semana. Com um pedágio mais barato até o entroncamento de salinas, teremos um considerado aumento de arrecadação com o turismo. O turismo será um grande fator gerador de renda para o estado com esse novo aparelho, entretanto se o custo da travessia for desestimulante o grande público será afastado e procurará outros caminhos. A outra praça seria direcionada para o fluxo de comercio e indústria com destinos variados através da BR-101. Penso também que, sendo inviável uma ciclovia para travessia da ponte, que seja disponibilizado transporte para grupos de ciclistas do início ao fim da ponte, pois, certamente esse público será um dos mais interessados em desfrutar das facilidades do novo	A definição do custo do pedágio permitiu a viabilidade econômica do projeto. Será analisado a implantação de transporte para bicicletas e ciclistas.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

equipamento.	
QUESTIONAMENTO 247	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Penso que seria vantajoso para o projeto, desenvolvimento do turismo, moradores e trabalhadores das ilhas de Itaparica e Vera Cruz, que fosse criada uma praça de pedágio nos moldes e custos da que liga Salvador ao Polo Petroquímico de Camaçari. Até o entroncamento de Salinas das Margaridas há um grande fluxo de turistas que vêm para desfrutar das praias limpas dessas regiões. Ocorre que com o advento da ponte, não tenho dúvidas, todos aqueles que deixaram de frequentar as ilhas em virtude dos transtornos com a travessia do Ferry Boat voltarão a frequentá-las. Tal prática ficará inibida se tivermos um pedágio caro como divulgado até então. Esse grande público passará a vir pela manhã e retornar no fim do dia e todos os dias da semana teremos um grande fluxo de pessoas. Este fluxo será bem maior nos finais de semana. Com um pedágio mais barato até o entroncamento de salinas, teremos um considerado aumento de arrecadação com o turismo. O turismo será um grande fator gerador de renda para o estado com esse novo aparelho, entretanto se o custo da travessia for desestimulante o grande público será afastado e procurará outros caminhos. A outra praça seria direcionada para o fluxo de comércio e indústria com destinos variados através da BR-101. Penso também que, sendo inviável uma ciclovia para travessia da ponte, que seja disponibilizado transporte para grupos de ciclistas do início ao fim da ponte, pois, certamente esse público será um dos mais interessados em desfrutar das facilidades do novo equipamento. Vocês não estão só construindo uma ponte; estão mudando a história da Bahia. Haverá a Bahia de antes e a Bahia de depois da ponte. Parabéns para todos da equipe. Sucesso!	A definição do custo do pedágio permitiu a viabilidade econômica do projeto.
QUESTIONAMENTO 248	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
A subcláusula 5.3 da Minuta do Contrato exige de responsabilidade a Concessionária por eventual demora na obtenção das licenças, inclusive ambiental, entretanto condiciona ao cumprimento das exigências, em especial, o protocolo do requerimento completo e acompanhado de todos os documentos necessários ao seu processamento, de modo que o fato que der causa ao atraso não pode ser-lhe imputado. Como se sabe, no âmbito de	As hipóteses de responsabilidade do concedente, estarão previstas na minuta do Contrato.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

processos de licenciamento ambiental, principalmente de obras complexas como a em análise, as chances de necessidade de complementação de informações e de prestar esclarecimentos ao órgão ambiental para a realização da análise do requerimento, são muito grandes, de forma que esta disposição pode ser de difícil comprovação, abrindo margem à interpretação se a informação foi apresentada incompleta ou se trata de esclarecimento adicional. Assim, sugerimos a alteração da redação, nos seguintes termos:

“5.3. A demora na obtenção de licenças, inclusive ambientais, e autorizações de quaisquer naturezas relacionadas ao objeto da Concessão não acarretará responsabilização da Concessionária, desde que esta tenha cumprido as exigências pertinentes que lhe cabem no procedimento de obtenção de licenças, em especial quanto ao protocolo do requerimento, que deve estar completo e acompanhado de todos os documentos necessários ao seu processamento, ainda que haja a eventual necessidade de complementação ou prestação de informações adicionais solicitadas pela autoridade competente, de modo que o fato que der causa ao atraso não pode ser-lhe imputado.”

QUESTIONAMENTO 249

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Ao analisar a minuta do Contrato sugerida pelo Governo do Estado da Bahia na presente Consulta Pública, observamos que em caso de possíveis atrasos na obtenção de licenças, em que a Concessionária não deu causa, não está previsto hipótese de reequilíbrio econômico financeiro, bem como a possibilidade de reajuste no cronograma de implantação. Nesse sentido, segue sugestão de cláusula abaixo. 5.3 A demora na obtenção de licenças, inclusive ambientais, e autorizações de quaisquer naturezas relacionadas ao objeto da Concessão não acarretará responsabilização da Concessionária, desde que esta tenha cumprido as exigências pertinentes que lhe cabem no procedimento de obtenção de licenças, em especial quanto ao protocolo do requerimento, que deve estar completo e acompanhado de todos os documentos necessários ao seu processamento, de modo que o fato que der causa ao atraso não pode ser-lhe imputado, possibilitando à Concessionária reajustar o seu Cronograma de Implantação, cabendo ainda reequilíbrio econômico financeiro do contrato nos casos previstos na cláusula 24.2, conforme cláusula 25.2.	As hipóteses de responsabilidade do concedente, estarão previstas na minuta do Contrato.

QUESTIONAMENTO 250

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Ao analisar os documentos fornecidos pela SEINFRA no site oficial da presente Consulta Pública referente ao projeto SVO Ponte Salvador - Itaparica, percebemos uma diferença de quilômetros no trecho das pistas de acesso à Ponte em Salvador. A informação fornecida nos estudos anteriores das empresas Cowi, Enescil e Maia Melo, era de um trecho de 4,22km. Já na presente Consulta Pública, Minuta de Contrato, Item 2.1.a foi divulgado que o mesmo trecho seria de 4,6 km. A falta de um projeto atualizado nos impede de confirmar se houve de fato alguma alteração no Projeto, ou se trata apenas de um erro material da Consulta Pública. Se faz necessário portanto um esclarecimento e definição da extensão do trecho referido. Houve uma diferença na altura da Ponte, entre a lamina d'água e o tabuleiro, ao comparar o desenho/perfil fornecido na presente Consulta Pública, Planta e Perfil da Ponte - Projeto Referencial, com os Parâmetros divulgados durante o Chamamento Público nº 001/2017 pela SEPLAN sobre o mesmo Projeto. Tal informação deve ser precisa e inequívoca, de forma que é imprescindível para se calcular o custo de construção da Ponte como um todo, e não apenas do vão central, visto que a altura do mesmo impacta na altura dos pilares adjacentes. Também apresenta uma falta de detalhamento, e até uma diferença significativa, sobre o valor do CAPEX divulgado na presente Consulta Pública, Quadro de Premissas Econômico-Financeiras item 02, em comparação ao CAPEX divulgado no trabalho realizado para o Governo do Estado pelas empresas Cowi, Enescil e Maia Melo. Primeiramente vale ressaltar que na presente Consulta Pública apenas foi divulgado o valor global do CAPEX, sem discriminar conforme o escopo da construção, os diferentes trechos do Projeto, seja a própria Ponte Salvador Itaparica, os acessos em Salvador, os acessos em Vera Cruz, nova rodovia expressa na Ilha, e duplicação do trecho da BA001 até a ponte do funil. Adicionalmente, ao compararmos o orçamento do mesmo escopo presente no relatório do trabalho da Cowi, Enescil e Maia de Melo, valores estes defasados de 2015, se atualizarmos aplicando índices IPCA ou INCC, corrigindo a inflação, encontramos o valor significativamente maior que o divulgado na presente Consulta Pública, para o mesmo escopo de trabalho (construção dos mesmos trechos da obra). Ressaltamos ainda que as alterações de projeto que constam no desenho/perfil divulgado nesta Consulta Pública, não justificam tamanha redução do custo total da obra. Sendo assim, se faz necessário não só a divulgação do CAPEX	Ratificamos que o projeto publicado na consulta pública é referencial. O futuro Concessionário deverá elaborar e submeter seu projeto à aceitação do poder Concedente. Os parâmetros a serem considerados são do projeto referencial publicado em 22/12/2018. O orçamento com estas alterações está em fase de revisão e um novo estudo de demanda foi realizado, identificou-se a tarifa básica para o sistema e a política tarifária; respeitando-se as recomendações do estudo, manteve-se o equilíbrio econômico financeiro.

Consulta Pública Nº 001/2018

OBJETO:Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz

detalhado conforme escopo, mas também uma nota explicativa para a redução significativa do custo de construção da Ponte, vez que os demais trechos não sofreram alteração de projeto.

Foi observado que não foi divulgada a TIR (Taxa Interna de Retorno) do Projeto, bem como o seu Fluxo de Caixa. Tais informações são imprescindíveis para avaliar a viabilidade financeira do Projeto. Além de uma falta de detalhamento das informações sobre a demanda de veículos que foram apresentados no Quadro de Premissas Econômico-Financeiras, Item 09. Não conseguimos identificar qual o tráfego de veículos durante os dias de semana, e o tráfego durante os fins de semana, separadamente. Esta informação é imprescindível para calcular o impacto do preço das tarifas diferenciadas ora divulgadas na presente Consulta Pública. Bem como não conseguimos identificar do que se trata a “tarifa promocional” também divulgada na presente Consulta Pública no Quadro de Premissas

Econômico-Financeiras, item 05, ou seja, se faz necessário divulgar também o volume de tráfego a ser considerado para aplicação da Tarifa Promocional, e esclarecer se o governo vai subsidiar esta tarifa promocional, aumento a Contraprestação Pública, e ainda se a aplicação dessa Tarifa Promocional será para uso facultativo da Concessionária ou obrigatório. Por fim, gostaríamos de ressaltar a necessidade de divulgação de um estudo de demanda detalhado, realizado por empresa especializada, de forma que seja possível calcular o impacto desses diferentes valores de tarifas de pedágio em relação ao seu respectivo volume de tráfego, para então se chegar ao valor total da receita com o tráfego de veículos.

Quanto antes essas informações forem esclarecidas e divulgadas, melhor para as Partes interessadas avaliarem a sua possível participação na licitação.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 251

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Conforme a modelagem financeira exposta na Audiência Pública Presencial e que consta no capítulo 14, “Compartilhamento dos ganhos econômicos”, da Minuta do Contrato de Concessão, o Governo do Estado terá ganhos se o tráfego de veículos for acima do projeto em questão. Não faz sentido, portanto, o governo receber de volta valores investidos, uma vez que não é uma empresa que visa o lucro. SOLUÇÃO PROPOSTA PELA USUPOORT - Embora o governo seja sócio do empreendimento, esse ganho deve ser revertido para a população usuária do empreendimento, na forma de redução tarifária.	Há previsão legal (Lei nº 9.290/04) para compartilhamento dos ganhos e tal compartilhamento irá apenas diminuir o subsídio do Estado ao projeto, não representando lucro para o Estado.

QUESTIONAMENTO 252

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Portanto, o projeto geométrico da Ponte deve ser alterado em razão de restringir atividades seculares já estabelecidas, conforme exposto, impedir o desenvolvimento futuro de setores produtivos e comprometer a competitividade de diversos segmentos da economia baiana. A Usuport entende inaceitável um projeto que inviabiliza possibilidades de crescimento do Porto de Salvador, localizado em um estado com significativo índice de desemprego, correspondente a10% do total do Brasil.	A Ponte não restringirá as atividades portuárias da cidade, e deverá desenvolver uma extensa região de baixo desenvolvimento econômico e social do Estado.

QUESTIONAMENTO 253

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Representando parcela dos setores produtivos, a Usuport tem o dever de afirmar que, com este projeto, a competitividade das empresas exportadoras, importadoras, de cabotagem, atividades portuárias e de indústrias navais serão afetadas diretamente comprometidas e terão o seu futuro.	–texto incompreensível

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 254

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
- Nestes termos e em conformidade com o Edital da Consulta Pública, resta firmado e registrado o posicionamento apresentado pela USUPOST para que conste textualmente na ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA, em razão do que aguarda, igualmente, formal resposta.	Solicitação acatada.

QUESTIONAMENTO 255

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
A Via Expressa foi construída por pleito desta Usupost ao Ministério dos Transportes, em 2006, para permitir a expansão do Porto de Salvador, sem causar impactos no tráfego urbano, requalificando-o. Atualmente, o Porto possui a melhor acessibilidade terrestre dentre todos os portos brasileiros. A expansão portuária do potencial de Salvador deve levar ao fluxo diário superior a 6 mil veículos dentro de uma década. Inicialmente, a Ponte teria 20.000 veículos de fluxo, enquanto a Via Expressa deve saturar sua capacidade de tráfego de veículos de carga em algum momento. Neste sentido, são pertinentes as questões abaixo: a) O projeto da Ponte calculou a capacidade da Via Expressa? b) Qual a capacidade de tráfego da Via Expressa nas faixas exclusivas de veículos de carga ao longo do tempo? c) Do fluxo de veículos de carga calculado para a Ponte, quanto trafegará pela Via Expressa? d) Quais as intervenções planejadas na Via Expressa, além de túneis, considerando que atualmente já existem outros gargalos que causam congestionamentos? SOLUÇÃO PROPOSTA PELA USUPOST - A saída da Ponte não deve ocorrer pela Via Expressa, uma vez que significativa parcela do tráfego deve ser de veículos de carga, originados e destinados de municípios industriais (Candeias, Camaçari, São Francisco do Conde e Simões Filho), cujo tráfego será parasitário entre Águas Claras e o Comércio, contribuindo para saturar a capacidade de tráfego em trecho urbano. Devem existir alternativas mais eficientes para o futuro do sistema viário da Grande Salvador.	Foram realizados estudos de trafego com objetivo de mencionar o sistema viário a ser implantado. Foram considerados: análise critica dos estudos existentes, avaliação da demanda projetada, simulação de cenário de articulação viária e avaliação dos impactos do sistema viário de Salvador e nas rodovias da região. Estes estudos estão disponibilizados no site www.pontesalvadorilhadeitaparica.ba.gov.br Foram estudadas alternativas para a chegada da Ponte e foi adotada a melhor opção para atender os requisitos de boas práticas da engenharia de tráfego.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 256

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
- O trecho da BR-324, compreendido entre o Acesso Norte e Águas Claras, tornou-se uma avenida da cidade com expressivo tráfego urbano, cuja capacidade vem gradativamente diminuindo devido ao crescente fluxo e de novas intervenções ou conexões na via. Por outro lado, o governo estadual utilizará essa faixa de domínio da BR-324 para implantar a Linha 3 do Metrô, mesmo prevendo a quarta faixa de tráfego, porém não deixa de limitar a capacidade neste trecho. Portanto, a BR-324 tende a ser um gargalo maior do que já é atualmente. SOLUÇÃO PROPOSTA PELA USUPORT :A Ponte deve estar ligada a Salvador na área do subúrbio e se conectar à BR-324 na altura da siderúrgica desativada (Usiba), de modo que o tráfego de veículos de passeio e de carga destinados a indústrias e outros municípios não adentrem na cidade de Salvador.	Já foi analisada a alternativa e foi definido que a chegada em Salvador será entre S. Joaquim e o Ferry.

QUESTIONAMENTO 257

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Proposta – Cláusula Terceira do Contrato de Concessão – Ponte Salvador / Itaparica Considerando que a Concessão do SVO terá o prazo máximo permitido pela legislação (35 anos – Art. 5º, inciso I, da Lei 11.079/04), e que, portanto, qualquer hipótese de reequilíbrio econômico e financeiro da relação contratual não poderá ser materializada através da prorrogação do prazo do Contrato de Concessão, sugere-se que as providências elencadas na proposta abaixo, determinantes para a viabilidade do Empreendimento, sejam adotadas como condição de eficácia da relação contratual, visando à mitigação de riscos de atrasos no projeto. Conforme é de conhecimento, a “Condição” é um instituto jurídico regulado pelo art. 121 do Código Civil Brasileiro, que tem como objetivo subordinar os efeitos de uma relação contratual a eventos futuros. Esse mecanismo jurídico é largamente utilizado para mitigar riscos de atraso e comprometimento do cronograma de empreendimentos complexos, que demandam a prática de atos múltiplos e sucessivos, seja pelas partes contratantes, seja por terceiros estranhos à relação contratual, os quais se não implementados em tempo e modo oportunos podem levar à inviabilidade econômica e financeira do empreendimento. Vale ressaltar que	A proposta será analisada.

Consulta Pública Nº 001/2018

OBJETO:Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz

quanto menor for o prazo de operação do empreendimento, menor será a arrecadação com a tarifa de pedágio, e maior será o custo para o poder concedente.

É importante registrar que de acordo com o previsto no art. 54 da Lei 8.666/93, a teoria geral dos contratos e as normas de direito privado são aplicáveis supletivamente aos contratos públicos. Inclusive o uso deste instituto jurídico em contratos de concessão é referendado pelo Tribunal de Contas da União, conforme verifica-se do acórdão n. 2733-2015.

O próprio Estado da Bahia já utilizou-se desse mecanismo jurídico no Contrato de Parceria Público Privada na Modalidade Concessão Administrativa para a Reconstrução e Operação do Estádio Octávio Mangabeira (“Contrato de Concessão da Fonte Nova”), ao prever, em sua Cláusula Décima Terceira, como condição de eficácia da relação contratual a constituição da garantia pública pelo Poder Concedente e a assinatura dos instrumentos de financiamento necessários à implementação do projeto. No mesmo sentido, o Estado do Rio Grande do Norte também adotou este instituto jurídico no contrato de concessão administrativa para a construção, manutenção e gestão da operação do Estádio das Dunas, conforme sua cláusula 7.3. Dessa forma, dado o porte e os valores envolvidos no Empreendimento, bem como a impossibilidade legal de prorrogação contratual na eventualidade da ocorrência de algum fator que gere impacto negativo no cronograma de execução e operação do Empreendimento com o comprometimento das receitas da Concessão, é que sugerimos que a implementação dos eventos ao lado listados seja adotada como condição de eficácia do Contrato de Concessão do SVO.

Proposta:

3.1. O Prazo da Concessão será de 35 (trinta e cinco) anos contados à partir da Data de Eficácia. 3.2. A parti da Data de Eficácia até a extinção da Concessão, será de responsabilidade exclusiva da Concessionária a prestação de serviços adequados, mediante a execução das obras que sejam necessárias à exploração, operação e manutenção da Concessão e outras atividades especificadas neste Contrato.

3.3. A eficácia do Contrato se dará com o atendimento cumulativo de:

- (i) constituição da Garantia Pública nos termos da Cláusula 28 deste Contrato;
- (ii) desapropriação, desocupação e reassentamento às expensas do Concedente e sob sua responsabilidade, das áreas classificadas como caminho crítico da Concessão, definidas no Anexo XX;
- (iii) publicação de Decreto editado pelo Governador do Estado da Bahia, declarando a utilidade pública de todas as áreas necessárias para a implantação do objeto da presente Concessão, para fins de desapropriação ou servidão administrativa;

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

(iv) obtenção pelo Concessionaria das licenças ambientais de instalação, perante os órgãos competentes, relativas às áreas classificadas como caminho crítico da Concessão, definidas no Anexo XX, e relativas às áreas dos canteiros de obras localizadas na Baía de Todos os Santos onde serão construídos os piers de acesso ao mar;

(v) estruturação e assinatura dos instrumentos de financiamento necessários à implementação do Projeto;

(vi) aprovação do requerimento de habilitação do Sistema Viário Oeste no REIDI – Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura, instituído pela Lei 11.488/2007, a ser efetuado pela Concessionária; e

(vii) aprovação e vigência de Lei que conceda isenção do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços de competência do Estado da Bahia incidente sobre os serviços de construção e operação do Sistema Viário Oeste.

(viii) Aprovação e vigência de Lei que conceda a isenção do Imposto sobre Importação (“II”) e do Imposto sobre Produto Industrializado (“IPI”) incidentes sobre as operações de aquisições de máquinas e equipamentos necessários para a execução dos serviços de construção e operação do Sistema Viário Oeste.

3.2.1. Considera-se “Data de Eficácia” aquela em que se der o atendimento de todas as condições fixadas na subcláusula 3.2, no prazo de até 12 (doze) meses a contar da Data de Assinatura.

3.2.1.1. O prazo previsto na subcláusula 3.2.1 poderá ser prorrogado, desde que em comum acordo entre as Partes.

3.3. Na hipótese de o Contrato permanecer com sua eficácia suspensa ultrapassado 24 meses a contar da Data de Assinatura, a Concessionária poderá ensejar a extinção do Contrato, nos termos da Cláusula 37.

3.4. Observado o disposto no artigo art. 4º da Lei Estadual nº 9.290 de 27 de dezembro de 2004, o Prazo da Concessão será de 35 (trinta e cinco) anos.

QUESTIONAMENTO 258

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Visando conferir maior segurança jurídica ao projeto, sugerimos a revisão da redação da cláusula abaixo: Proposta: 8.16.14. Visando à redução de custos ou ao aumento na qualidade do	Nos termos da subcláusula 25.2 “A Concessionária somente poderá solicitar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nas hipóteses previstas na subcláusula 24.2”, a qual, no inciso (vi) atribui ao Concedente a

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

atendimento aos Usuários, o Concedente poderá ordenar ou autorizar a execução de serviços que não constem do Anexo 2 do Contrato, bem como a sua execução por modo diverso daquele previsto no mesmo, desde que:	responsabilidade decorrente de: “(iii) alteração, pelo Concedente, dos encargos atribuídos à Concessionária no Contrato”. Deste modo, estando a situação descrita na subcláusula 8.16.14 da minuta do contrato já inserida como hipótese de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, desnecessária a inclusão de mais um inciso na subcláusula 8.16.14.
(i) não promova a alteração do objeto do Contrato;e	
(ii) não prejudique a Avaliação de Desempenho da Concessionária .	
(iii) seja mantido o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, quando ocorrer a hipótese da cláusula 24.2 (VI).	

QUESTIONAMENTO 259

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção ao subitem viii da Parte II da Minuta do Edital (“Definições”), o qual estabelece que o Valor do Contrato é a “soma total das Contraprestações Públicas Anuais Máximas e das receitas decorrentes da arrecadação de Tarifa dos Usuários”, assim como diante da subcláusula 15.1.1 da Minuta do Contrato, a qual estabelece que o Valor do Contrato “corresponde ao somatório das receitas totais projetadas provenientes da operação da Concessão”, solicitamos os seguintes esclarecimentos: (a) O valor do contrato será nominal (considerando a inflação) ou real (em valores constantes sem correção monetária ou ajustes inflacionários)? (b) Entendemos que seria mais adequado se estabelecer o valor do contrato com base nos investimentos necessários para o Capex. O nosso entendimento está correto? Por fim, observamos que a compreensão desses elementos é fundamental para a avaliação dos mecanismos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando presumimos que não haverá prorrogação do prazo contratual, vez que ultrapassaria o limite previsto na Lei nº 11.074/03 de 35 anos,	a) O valor do contrato será nominal. b) O entendimento não está correto.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

QUESTIONAMENTO 260

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 19.1.6 da Minuta do Contrato, entendemos que caso as Partes não cheguem a um acordo sobre o índice de reajuste, o Concedente deverá determinar um novo índice, sem prejuízo do assunto ser levado à arbitragem e a eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. O nosso entendimento está correto?	O índice de reajuste já está definido na subcláusula 19.1.1.

QUESTIONAMENTO 261

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 20.7.1 da Minuta do Contrato, mesmo na hipótese de caso fortuito ou força maior, entendemos que os índices de desempenho devem ser considerados integralmente cumpridos. Afinal, nesta hipótese, não há que se falar em nenhuma responsabilidade da concessionária pelo atraso no envio do Relatório ao Agente de Pagamento, de tal forma que ela não poderá ser prejudicada por este fato. Nesse sentido, sugerimos o seguinte ajuste na cláusula: “20.7.1 Caso o Concedente não providencie tempestivamente o envio do Relatório Trimestral de Índices de Desempenho ao Agente de Pagamento, este deverá considerar os Índices de Desempenho como integralmente cumpridos para efeitos do cálculo do valor da Contraprestação Mensal Efetiva”.	Sugestão não acatada.

QUESTIONAMENTO 262

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção ao subitem 20.5 do item 20 da Minuta de Edital (“Assinatura do Contrato”), entendemos que a atual previsão é inadequada, pois as premissas adotadas pela Concessionária para a elaboração de seu Plano de Negócios indicam as projeções de custos e receitas consideradas pela Concessionária quando da celebração do Contrato. Veja-se que essa lógica é reconhecida pelo próprio Estado da Bahia, que incluiu, na subcláusula 14.2 da Minuta de Contrato, previsão no sentido de que os ganhos econômicos e de produtividade da Concessionária serão verificados em relação às informações do Plano de Negócios. Logo, se tais informações podem servir para a finalidade descrita nessa cláusula contratual,	O plano de negócios não é vinculante para o reequilíbrio econômico-financeiro. Contudo, para os ganhos econômicos e de produtividade da Concessionária, utiliza-se o Plano de Negócio elaborado pela Concessionária.

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

também devem servir de parâmetro para a verificação de eventuais desequilíbrios econômico-financeiros.

QUESTIONAMENTO 263

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
- Em atenção à subcláusula 24.7.5 da Minuta de Contrato, entendemos que a revisão da demanda projetada deve se limitar ao recálculo da demanda projetada, sendo mantido, contudo, o sistema de compartilhamento de riscos de demanda previsto na Cláusula 24.7 da Minuta de Contrato. A manutenção dessas regras é condição essencial para se garantir segurança jurídica ao futuro contratado quanto aos riscos assumidos no âmbito da Concessão.	A demanda está sendo reavaliada na modelagem econômico-financeira do Projeto.

QUESTIONAMENTO 264

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em linha com o exposto no questionamento anterior, e uma vez que a cláusula 24 da Minuta de Contrato apresenta o “Fluxo de Caixa Marginal” como referência para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, entendemos que este merece ser precisamente definido no preâmbulo do contrato. Nesse sentido, sugerimos a seguinte redação: “É a projeção da variação no desempenho da conta caixa da Concessionária, medindo a influência de alterações das atividades de operações, investimentos e financiamentos decorrentes de um determinado evento sobre o compromisso do caixa da Concessionária, nas hipóteses expressamente previstas neste Contrato”.	Sugestão acatada.

QUESTIONAMENTO 265

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Tal como no Contrato da PPP BA-052, entendemos que para fins de garantia pública (cláusula 28.1 da Minuta do Contrato) os pagamentos das Contraprestações Públicas Mensais Efetivas deverão ser realizados mediante depósito pecuniário em conta corrente segregada e	CONTRATO DE NOMEAÇÃO DE AGENTE DE PAGAMENTO E ADMINISTRAÇÃO DE CONTAS: Cláusula 6. Administração da Conta Corrente Específica

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

gerenciada pelo Agente de Pagamento, na forma da Lei Estadual nº 11.477/2009 e também de acordo com o contrato de nomeação de agente de pagamento e administração de contas, cuja minuta será anexa ao contrato (Anexo 7) e suas cláusulas e condições serão conhecidas previamente pelos licitantes a fim de melhor avaliarem os riscos. Nosso entendimento está correto?

6.1 Fica o Agente de Pagamento autorizado a transferir os Recursos Apartados do FPE da conta corrente de crédito dos Recursos do FPE, de titularidade do Tesouro do Estado da Bahia, para a Conta Corrente Específica, nos termos deste Contrato e da Lei Estadual nº. 11.477, de 01 de julho de 2009.

Lei nº 11.477 de 01 de julho de 2009:

[Art. 1º](#) (...)

[Parágrafo único](#) - A DESENBAHIA - Agência de Fomento do Estado da Bahia S.A. deverá manter os recursos que lhe sejam transferidos na forma do caput deste artigo segregados dos demais recursos de sua titularidade, em conta corrente específica a ser aberta no agente financeiro responsável pelo repasse dos recursos do FPE, destinando-os, exclusivamente, ao adimplemento das obrigações contraídas pelo Estado da Bahia e suas entidades da administração indireta em contratos de parceria público-privada, sob pena de responsabilização dos seus administradores, nos termos da lei, podendo a DESENBAHIA - Agência de Fomento do Estado da Bahia S.A. autorizar o agente financeiro a transferir os recursos diretamente à conta do concessionário, conforme disposto nos contratos de parceria público-privada

QUESTIONAMENTO 266

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Definir na clausula abaixo as datas de contratação dos seguros conforme as fases.Seguro de construção, contratar até o início da construção e seguro de operação, contratar até o início da operação: 26.15 Os contratos de seguro a serem celebrados pela Concessionária deverão possuir coberturas referentes às garantias dos ramos Riscos Diversos, Riscos Operacionais e Empresariais, Riscos de Engenharia, Responsabilidade Civil, cobrindo as fases de construção e operação do empreendimento.	Os seguros deverão ser contratados de acordo com o cronograma de execução e operação da Concessão.

QUESTIONAMENTO 267

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
-----------------	----------

Consulta Pública Nº 001/2018	OBJETO: Projeto de Parceria Público Privada(PPP) na modalidade de concessão patrocinada, para construção e operação, da Ponte Salvador – Itaparica entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz
-------------------------------------	---

Especificar na clausula abaixo os eventos de força maior ou caso fortuito, caso contrário, não tem como realizar esta cobertura: 26.17 As coberturas de seguro previstas nesta Cláusula deverão incluir cobertura de danos causados por evento de força maior ou caso fortuito sempre que forem seguráveis.	As definições caso fortuito e força maior já estão contidas na cláusula Disposições Iniciais.
---	---

Salvador, 26 de agosto de 2019

Mateus da Cunha Dias
Diretor de Intermodalismo