

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

3º RELATÓRIO DE ESCLARECIMENTOS A LICITANTES

QUESTIONAMENTO 01

TEOR DA QUESTÃO

Considerando que projetos de diversas naturezas poderão ser apresentados ao Concedente com o fim de explorar receitas extraordinárias, e que quanto mais receitas desta natureza forem exploradas, menor será a tarifa de pedágio a ser paga pelo usuário, sugerimos que não seja estabelecido previamente um percentual mínimo de compartilhamento destas receitas com o Concedente, deixando para que seja proposto projeto à projeto, e que sejam ampliados os mecanismos de exploração de receitas extraordinárias, acessórias ou de projetos associados conforme proposto na redação da cláusula abaixo:

Proposta:

23.2. A exploração pela Concessionária de atividade econômica que enseje Receitas Extraordinárias dependerá de prévia anuência do Concedente a qual será exarada a partir da análise do estudo de viabilidade jurídica, técnica e econômico-financeira e de plano de negócios, que deverá conter, no mínimo:

- (i) a fonte, os valores estimados da Receita Extraordinária, por ano ou pelo ato, quando este for individualizado, e o valor ou percentual a ser compartilhado com o Concedente;
- (ii) a natureza do serviço a ser explorado;
- (iii) a ausência de qualquer conflito e/ou impactos negativos na Concessão com a exploração de referida Receita Extraordinária; e
- (iv) os preços a serem praticados e os parâmetros de reajuste periódicos.

23.2.1. É facultado à Concessionária, visando o desenvolvimento de projetos associados independentes do objeto da Concessão, apresentar estudos de viabilidade jurídica, técnica e econômica e financeira e de plano de negócios consignando os percentuais de compartilhamento de receita com o Concedente ou redução da Tarifa de Pedágio, que contemplem a utilização de eventual concessão de direito real de uso ou superfície ou ainda a alienação de imóveis localizados em áreas de influência da Concessão que tenham potencial de fomentar o aumento da demanda de veículos no Sistema Viário Oeste. Na hipótese de necessidade de desapropriação de imóvel para o desenvolvimento do projeto associado, deverá ser observado, quando aplicável, o parágrafo único do art. 4º do Decreto Lei n.º 3.365/1941. A utilização de eventual concessão de direito real de uso ou superfície de imóveis poderá ocorrer pelo prazo necessário à amortização dos respectivos investimentos.

RESPOSTA

A cláusula será revisada na publicação 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

23.2.2. É facultado à Concessionária, visando o desenvolvimento de projetos associados independentes do objeto da Concessão, apresentar estudos de viabilidade jurídica, técnica e econômica e financeira e de plano de negócios consignando os percentuais de compartilhamento de receita com o Concedente ou redução da Contraprestação Pública Mensal Efetiva, que contemplem a utilização de eventual concessão de direito real de uso ou superfície ou ainda a alienação de imóveis localizados em áreas de influência da Concessão que tenham potencial de fomentar o aumento da demanda de veículos no Sistema Viário Oeste. Na hipótese de necessidade de desapropriação de imóvel para o desenvolvimento do projeto associado, deverá ser observado, quando aplicável, o parágrafo único do art. 4º do Decreto Lei n.º 3.365/1941. A utilização de eventual concessão de direito real de uso ou superfície de imóveis poderá ocorrer pelo prazo necessário à amortização dos respectivos investimentos.

23.2.2.1. Para a exploração prevista na subcláusula 23.2. a Concessionária poderá constituir Sociedade de Propósito Específico, condomínio civil, fundos de investimento imobiliário ou qualquer outra forma de associação empresarial disponível no ordenamento jurídico Brasileiro.

23.2.3. O Concedente avaliará e apresentará relatório sobre o estudo de viabilidade jurídica, técnica e econômico-financeira e o plano de negócios apresentados nos termos desta subcláusula, no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias, cabendo ao Concedente, por meio da Comissão de Gestão do Contrato, homologar o resultado desta avaliação, no prazo de 15 (quinze) dias.

23.2.3.1. Para o desempenho da atividade de que cuida a subcláusula 23.2.3 o Concedente poderá contar com o auxílio do Verificador Independente.

23.2.3.2. Caso o Concedente rejeite a proposta de exploração de Receita Extraordinária, deverá fazê-lo de maneira fundamentada, podendo apresentar proposta alternativa para que a exploração seja acatada.

23.2.4. Todas as Receitas Extraordinárias cuja exploração estiver permitida nos termos da subcláusula 23.1 deste Contrato deverão ser exploradas de maneira economicamente viável,

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 qualidade e eficiência, em atenção à sua finalidade primordial de conveniência à prestação do serviço público adequado.	
QUESTIONAMENTO 02		
	TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
	Considerando que os riscos em um contrato devem ser alocados à parte que tenha melhor condição de administra-los, sugerimos que os riscos elencados na cláusula abaixo, sejam de responsabilidade do Concedente, haja a 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 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. Com relação às hipóteses de riscos que possam ser objetos de coberturas de seguros na data de sua ocorrência, sempre haverá uma discussão interminável sobre se o mercado assegura ou não determinado risco. Ademais, é necessário verificar se o concedente considerou na modelagem econômica e financeira do projeto o custo de contratação destes seguros. Proposta: 24.1. Com exceção das hipóteses da subcláusula 24.2 abaixo, a Concessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à Concessão, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos: (viii) aumento do custo de capital, inclusive os resultantes de aumento das taxas de juros; (xi), fatores imprevisíveis, previsíveis de consequências incalculáveis, ou ainda caso fortuito ou força maior que, em condições de mercado, possam ser objeto de cobertura de seguros à época de sua ocorrência, dentre os quais greves ou paralisações (exceto a hipótese prevista na subcláusula 24.2, item (v)), distúrbios, quarentenas, descontinuidade do fornecimento de energia ou gás, fenômenos naturais, furacões, enchentes, e outros eventos; (xiii) riscos que possam ser objeto de cobertura de seguros na data de sua ocorrência, mas que deixem de sê-lo como resultado direto ou indireto de ação ou omissão da Concessionária; (xix) Recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento dos passivos ambientais relacionados à Concessão anteriores à Data de Assinatura, apenas nas hipóteses em que o	Sugestão não acatada

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	
	equacionamento destes passivos seja necessário para a execução de obras ou para assegurar a segurança do tráfego de veículos na área da Concessão até o limite global de R\$ [●] ([●]) na data-base de [●] de [●], observada a cláusula 24.2, item (viii) abaixo. (xix.1) Caso os gastos com atividades previstas neste inciso (xix) não atinjam o limite global nele referido, será promovido o reequilíbrio econômico-financeiro em favor do Concedente sobre a diferença de valor gasto pela Concessionária a menor, aplicando-se o disposto na Cláusula 25 deste Contrato. (xx) intervenções de caráter facultativo em razão de descobertas arqueológicas ou espeleológicas na área de abrangência da Concessão, observado o disposto na subcláusula 24.2, item (x); (xxi) gastos resultantes de Vícios Ocultos em Bens da Concessão cedidos pelo Concedente, cujo valor das intervenções seja inferior a R\$1.000.000,00 (um milhão de reais), com data-base do mês de [●] de [●], identificados antes do 5º (quinto) ano, inclusive, da Data de Assinatura; (xxii) gastos resultantes de Vícios Ocultos em Bens da Concessão, abrangendo inclusive aqueles cedidos pelo Concedente, identificados após o 5º ano, exclusive, da Data de Assinatura;	
QUESTIONAMENTO 03		
	TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
	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 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. Com relação às hipóteses de riscos que possam ser objetos de coberturas de seguros na data de sua ocorrência, sempre haverá uma discussão interminável sobre se o mercado assegura ou não determinado risco. Ademais, é necessário verificar se o concedente considerou na modelagem econômica e financeira do projeto o custo de contratação destes seguros. Proposta: 24.1. Com exceção das hipóteses da subcláusula 24.2 abaixo, a Concessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à Concessão, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos:	A redação será revisada na publicação 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
-------------------------------------	---

	(xvi) manifestações sociais ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao Contrato por: até 15 (quinze) dias, sucessivos ou não, a cada período de 12 (doze) meses contados a partir da Data de Eficácia.	
--	---	--

QUESTIONAMENTO 04

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Considerando que a AGERBA possui obrigações no contrato cujo descumprimento impacta nas atividades da Concessionária, sugerimos a redação da cláusula ao lado. Com relação às hipóteses de fatores imprevisíveis, previsíveis com consequências incalculáveis, ou ainda no caso fortuito ou força maior que possam ser objetos de coberturas de seguros na data de sua ocorrência, sempre haverá uma discussão interminável sobre se o mercado assegura ou não determinado risco. Proposta: 24.2. A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Concedente: (iii) Descumprimento, pelo Concedente e pela AGERBA, de suas obrigações contratuais ou regulamentares, incluindo, mas não se limitando, ao descumprimento de prazos aplicáveis ao Concedente previstos neste Contrato ou na legislação vigente; (v) Fatores imprevisíveis, previsíveis com consequências incalculáveis, ou ainda no caso fortuito ou força maior.	A redação será revisada na publicação do Edital

QUESTIONAMENTO 05

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Visando conferir maior segurança jurídica ao contrato, sugerimos a redação da cláusula abaixo. Ressaltamos que o art. 9º, § 3º da lei n. 8.987/95, aplicável subsidiariamente ao presente contrato por força do disposto no art. 3º, § 1º, da lei n. 11.079/2004, garante de forma expressa que: “ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado o seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.”. Logo, a garantia legal é ampla e não comporta restrições, como por exemplo a única	Redação será revisada na publicação 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
-------------------------------------	---

	incidência de uma eventual CPMF que venha a ser instituída na forma proposta na minuta do contrato de concessão. Ademais, a garantia legal não se restringe apenas à categoria de tributos mas também, à categoria de encargos legais. E por fim, esta garantia também se aplicará aos tributos e encargos legais provenientes das receitas acessórias, visto que estas são decorrentes do contrato de concessão. Proposta: 24.2. A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Concedente: (viii) criação ou extinção de tributos ou alterações na legislação ou na regulação tributárias, salvo aquelas referidas na subcláusula 24.1, item (x) acima, atinentes a impostos ou contribuições sobre a renda, que tenham impacto direto nas receitas ou despesas da Concessionária, relacionados especificamente com a execução do objeto deste Contrato. (vii.1) Na hipótese de criação de contribuição provisória sobre movimentação ou transmissão de valores e de créditos e direitos de natureza financeira, ou outro tributo, nos moldes da extinta Contribuição Provisória sobre Movimentação Financeira (CPMF), será considerado, para fins de apuração do impacto no equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, o prejuízo efetivamente comprovado. (vii.2) Os riscos descritos nesta subcláusula 24.2, item (vii) serão assumidos pelo Concedente no que disser respeito à exploração das Receitas Extraordinárias, e atividades relacionadas, as quais serão realizadas e exploradas sob responsabilidade exclusiva da Concessionária.	
--	---	--

QUESTIONAMENTO 06		
	TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
	Visando conferir maior segurança jurídica ao contrato, sugerimos a redação da cláusula abaixo. Ressaltamos que o art. 9º, § 3º da lei n. 8.987/95, aplicável subsidiariamente ao presente contrato por força do disposto no art. 3º, § 1º, da lei n. 11.079/2004, garante de forma expressa que: “ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado o seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme	Sugestão não acatada

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 caso”. Logo, a garantia legal é ampla e não comporta restrições, incluindo, portanto, a instituição de quaisquer benefícios tarifários e/ ou isenções.	
Proposta: 24.2. A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Concedente: (xv) Queda na arrecadação das Tarifas de Pedágio decorrente da utilização de rotas alternativas ou meios de transporte alternativos ao Sistema Viário Oeste. (xvi) Impacto financeiro na arrecadação das Tarifas de Pedágio em razão de qualquer benefício tarifário e/ ou isenção instituída, inclusive a isenção de cobrança de veículos de transporte de carga que circularem vazios sobre os eixos que mantiverem suspensos, nos termos do art. 17 da Lei Federal nº 13.103, de 2 de março de 2015 e do Decreto Federal nº 8.433, de 16 de abril de 2015.	

QUESTIONAMENTO 07		
	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 a 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 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: (xvii) Condições e riscos de natureza geológica e de	Sugestão não acatada

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	
	mecânica dos solos, imprevisíveis ou de difícil previsão, ou, se previsíveis, de efeitos econômicos incalculáveis associados à realização das Obras e Serviços do Sistema Viário Oeste, cujo valor das intervenções seja superior a R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), com data-base do mês de [●] de [●].	
QUESTIONAMENTO 08		
	TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
	Considerando o vulto do empreendimento e os riscos envolvidos no mesmo, sugerimos que a garantia pública seja prestada através do FGBP, e através de um novo fundo garantidor a ser constituído por lei, especificamente para garantir os pagamentos devidos pelo Concedente à Concessionária, formado com receitas oriundas de projetos imobiliários a serem explorados pelo concedente nas áreas de influência do projeto (“ FGSVO – Fundo Garantidor do Sistema Viário do Oeste”). Ademais, visando conferir maior segurança jurídica, econômica e financeira ao contrato, sugerimos garantir de forma expressa que a Garantia Pública contemple o pagamento dos valores a título de aporte público, as parcelas adicionais ao valor das Contraprestações Públicas Mensais Efetivas decorrentes dos riscos assumidos pelo Concedente, e o montante a ser integralizado no capital social da Concessionária pelo Concedente. Proposta: 28.1.1. Os recursos apartados do FPE e os recursos alocados no FGSVO, tal como previsto no Contrato de Nomeação de Agente de Pagamento, serão utilizados para o adimplemento das Contraprestações Públicas Mensais Efetivas e à remuneração do Agente de Pagamento e Desenharia. 28.2. O fiel adimplemento das obrigações pecuniárias do Concedente no âmbito do presente Contrato será garantido com cotas do FGBP, nos termos da Lei Estadual nº 12.610, de 27 de dezembro de 2012 e alterações legislativas posteriores, bem como do seu Estatuto e Regulamento e com cotas do FGSVO nos termos da legislação pertinente. 28.3. As obrigações pecuniárias do Concedente garantidas pelo FGBP e FGSVO são as seguintes: (i) as Contraprestações Públicas Mensais Efetivas, (ii) as parcelas adicionais ao valor	A redação será revisada na publicação 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
-------------------------------------	---

das Contraprestações Públicas Mensais Efetivas decorrentes dos mecanismos de compartilhamento de risco previstos no Contrato, (iii) as parcelas adicionais ao valor das Contraprestações Públicas Mensais Efetivas decorrentes dos riscos assumidos pelo Concedente, (iv) o Aporte de Recursos, (v) o montante a ser integralizado no capital social da Concessionária nos termos da cláusula 29, e (vi) indenizações em geral devidas pelo Concedente à Concessionária, sobretudo aquelas decorrentes das hipóteses de extinção antecipada do Contrato.

28.4. A garantia referida na subcláusula 27.3 será constituída pelo FGBP e pelo FGSVO mediante caução em dinheiro em conta vinculada às obrigações acima referidas.

28.5. A Garantia Pública será constituída pelo período necessário à cobertura das obrigações previstas na subcláusula 27.3, e será composta pelo saldo mínimo correspondente ao valor de 12 (doze) Contraprestações Públicas Mensais Máximas, sendo 6 (seis) caucionadas pelo FGBP e 6 (seis) caucionadas pelo FGSVO, permanecendo neste valor durante toda a fase de investimentos e realização das Obras e Serviços, até o final do Contrato.

28.6. O FGBP e o FGSVO assumirão, em caráter irrevogável e irretratável, a condição de fiadores solidariamente responsáveis pelo fiel cumprimento das obrigações mencionadas na Cláusula 27.3, que vigorará, de acordo com o disposto nesta Cláusula e no(s) contrato(s) de garantia a ser(em) celebrado(s) com a Concessionária, a partir do início da vigência do Contrato, até a liquidação final, pelo Concedente, da última parcela da Contraprestação Pública Mensal Efetiva, renunciando expressamente ao benefício previsto no artigo 827 do Código Civil.

QUESTIONAMENTO 09

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 o primeiro ano da concessão para obtenção de licenças, financiamento, entre outros. Ocorre que nós entendemos que esse primeiro ano não precisa ser contabilizado e consumido dentro do período de concessão. Isso porque identificamos a possibilidade de suspender a eficácia do contrato, ou seja, que o início dos seus efeitos estejam condicionados à	Como o prazo previsto para esta PPP já é o prazo máximo previsto em lei, 35 anos, a Cláusula de eficácia não teria efetividade jurídica para extensão do prazo contratual.

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	
	determinados eventos, como pudemos observar em outros contratos públicos pelo Brasil, inclusive em projetos de PPP, em especial na Bahia (como Arena Fonte Nova), Natal (Arena das Dunas), Brasília (autódromo), entre outros. No nosso entendimento, essa condição não traria prejuízo para nenhuma das partes, muito pelo contrário, traz maior segurança jurídica e possibilita maior viabilidade para o projeto, uma vez que este só seria iniciado quando efetivamente fosse possível, seja após a obtenção do financiamento (tanto por parte do concessionário ou até mesmo do próprio Estado da Bahia para viabilizar o Aporte a ser aplicado durante o período de construção), bem como de todas as licenças necessárias (em especial de Instalação), e demais condicionantes possíveis. Nesse sentido, segue abaixo uma sugestão de texto base para cláusula de eficácia, conforme encontramos em outras contratações públicas. “Eficácia. A eficácia do Contrato dar-se-á com o atendimento cumulativo das Condições Suspensivas, representadas pelos seguintes eventos: (...) Data de Eficácia. Considera-se “Data de Eficácia” aquela em que se der o atendimento cumulativo das Condições Suspensivas acima descritas.”		
QUESTIONAMENTO 10			
	TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA	
	Documento de referência: Minuta Contrato Definição ou Cláusula de referência: Cláusula 18 APORTE DE RECURSOS Quais garantias o Governo da Bahia dará para o Aporte de Recursos; qual serão as fontes de recursos para essa garantia; e quando ela será dada?	O aporte não será garantido pelo FPE, todavia, será garantido por garantias públicas admitidas em lei.	

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
	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?	Será definido na publicação do Edital.
QUESTIONAMENTO 12		
	TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
	Segue anexo uma proposta para a minuta do Contrato na cláusula sobre o Capital Social da Concessionária, após analisar os documentos fornecidos pela SEINFRA no site oficial da presente Consulta Pública referente ao projeto SVO Ponte Salvador - Itaparica. Justificativa: Considerando que a prestação de garantias por parte do Estado da Bahia para viabilizar o financiamento do projeto perante o mercado financeiro demanda autorização legal, o que pode comprometer a captação de recursos necessária e inerente a um projeto da magnitude do Sistema Viário da Ponte Salvador – Ilha de Itaparica, assim como o fato de inexistir experiência precedente de governança entre o Estado da Bahia e entes privados em estrutura societária de concessionária de Contratos de Parceria Público Privada, propomos que a Concessionária seja constituída com participação exclusivamente privada através da Adjudicatária do projeto, ou seja sem a participação societária do Governo do estado da Bahia ou Bahiainvest, conforme delineado na Cláusula abaixo: Proposta: 28 CAPITAL SOCIAL DA CONCESSIONÁRIA 28.1 O capital social subscrito da Concessionária deverá ser de R\$ [●] ([●]), dos quais R\$ [●] ([●]) foram integralizados até a Data de Assinatura.	A redação será revisada na publicação 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
	28.1.1 O Adjudicatário, na Data de Assinatura, integralizará o montante de R\$ [●] ([●]). 28.2 A totalidade do capital social da Concessionária será constituída por ações ordinárias e preferenciais. 28.3 Até o 5o (quinto) ano da Concessão, período contado da Data de Assinatura, deverão ser integralizados os demais R\$ [●] ([●]) no capital social da Concessionária. 28.4 O capital social subscrito mínimo da Concessionária será de R\$ [●] ([●]), valor este a ser mantido ao longo de todo o Prazo da Concessão. 28.5 A Concessionária não poderá, durante o Prazo da Concessão, reduzir seu capital social abaixo do valor mínimo estabelecido na Cláusula 28.5 acima, sem a prévia e expressa anuência por escrito do Concedente. 28.6 O estatuto social da Concessionária deverá observar as 2 regras definidas no Anexo 6 deste Contrato.	
QUESTIONAMENTO 13		
	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.	Sugestão não acatada.
QUESTIONAMENTO 14		
	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 (...)	Sugestão não acatada

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
-------------------------------------	---

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

QUESTIONAMENTO 15

	TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
	Como se chegou a um valor de pedágio de R\$ 40,00? Sugerimos que além dos critérios técnico de melhor preço e outros fatores que decidirão a concessionária que explorará a futura ponte, sugiro seja acrescido como critério de classificação o menor preço de pedágio, como foi o da BR.324.	A tarifa básica de pedágio será de R\$45,00 e esse valor foi estudado como aquele dará a maior receita, e portanto permitirá a viabilidade do Projeto.

QUESTIONAMENTO 16

	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
-------------------------------------	---

Que seja revisto o traçado da ponte Salvador – Ilha de Itaparica, no que diz respeito a proximidade com a bacia de manobra, canal de acesso e instalações do Porto Organizado de Salvador considerando as interferências que impossibilitam o crescimento operacional dessa unidade portuária.	O traçado da Ponte já foi revisto, inclusive com a participação de práticos locais e com base em simulações realizadas no Tanque de Provas Numérico da USP. A expansão do Porto de Salvador, incluindo a extensão do cais do TECON, foi levada em conta pelo projeto. As condições de navegabilidade na BTS e no Porto foram estudadas no projeto básico de engenharia – ver item 2.2, Caderno de Estudos de Navegação. Quanto à bacia de evolução do Porto de Salvador, ela tem hoje, segundo o seu Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), 600 metros de diâmetro. Isso tem permitido manobras de navios com 366 metros de comprimento ou LOA - <i>Length overall</i>. Esta razão diâmetro < 2 LOA é possível porque as condições do Porto de Salvador são de manobras em águas abrigadas, com ventos, em geral, moderados, e com uso de práticos e rebocadores. O projeto da Ponte, em sua versão atual, assegura uma distância de 1.000 metros entre a mesma e a ponta da extensão prevista para o quebra-mar Norte do porto de Salvador. Isso garante o aumento futuro do diâmetro da atual bacia de evolução.
--	--

QUESTIONAMENTO 17

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
O documento “ B – PRO-000-CD-13411-EM-RC-Básico-orçamento-Relatório, pdf”apresenta, na página 13, o valor do orçamento básico (versão final) de R\$ 5.989 Bilhões, data-base mar/15 e o documento !Quadro de Premissas Economico-financeiro.pdf! apresenta o CAPEX de R\$, 5,342 Bilhões referidos a Dez/18”. Qual a razão da divergência entre os dois valores e a data de referência?	Os valores do CAPEX utilizados na consulta divergem dos valores utilizados no chamamento público de 2017 porque foram feitos e consideradas alterações dos parâmetros mínimos de engenharia exigidos. Ressaltamos, contudo, que os valores do CAPEX e OPEX utilizados nesses estudos, são valores de referência nos quais o Concedente se pautou para elaborar a sua modelagem econômica financeira do projeto. Cada Proponente está obrigado a realizar seus próprios estudos, a fim de construir sua proposta técnica e econômica financeira.

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 18

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Qual o critério de aplicação da tarifa promocional (dias úteis)? 2 – Será divulgado o volume de tráfego segregado por “Tráfego induzido e atual” e o “Tráfego induzido”? Isto para permitir a aplicação das diferentes taxas de crescimento.	Não será divulgado o volume de tráfego segregado porque a banda de garantia de volume de tráfego é calculado pelo volume equivalente x tarifa básica, e o proponente está obrigado a realizar seus próprios estudos e projeção de demanda para construção da sua proposta técnica e econômico-financeira para o projeto.

QUESTIONAMENTO 19

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
A Fórmula de reajuste anual da tarifa prevê que o IPCAL (nova tarifa) será o do mês anterior à data do reajuste. . Entendo que para garantir o reajuste anual, ou seja, 12 meses, o IPCA também deverá retroagir um mês. Meu entendimento está correto?	Não, o entendimento não está correto.

QUESTIONAMENTO 20

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
I) DA PRESERVAÇÃO INTEGRAL DO PORTO DE SALVADOR TRAÇADO GEOMÉTRICO 1. Conforme registrado oralmente no curso da audiência pública, o traçado geométrico da Ponte Salvador-Itaparica, apresentado nos dois volumes ¹ do projeto básico de engenharia “Ponte sobre a Baía de Todos os Santos”, restringe as manobras de navios no Porto de Salvador elevando o grau de risco de acidentes, o que resultará em inevitável queda de qualidade do acesso ao Porto, bem assim restrição ao desenvolvimento das atividades produtivas. 2. Importante registrar que, atualmente, o Porto de Salvador é o melhor, mais seguro, com menor custo e com acesso marítimo mais rápido do Brasil, em razão, principalmente, da	1. O traçado da Ponte já foi revisto, inclusive com a participação de práticos locais e com base em simulações realizadas no Tanque de Provas Numérico da USP. A expansão do Porto de Salvador, incluindo a extensão do cais do TECON, foi levada em conta pelo projeto. As condições de navegabilidade na BTS e no Porto foram estudadas no projeto básico de engenharia – ver item 2.2, Caderno de Estudos de Navegação. Quanto à bacia de evolução do Porto de Salvador, ela tem hoje, segundo o seu Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), 600 metros de diâmetro. Isso tem permitido manobras de navios com 366 metros de comprimento ou LOA - <i>Length overall</i> . Esta razão diâmetro < 2 LOA é possível porque as condições do Porto de Salvador são de manobras em águas

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

grande expansão da área de acesso ao Porto, o que restará prejudicado a partir da construção da Ponte Salvador-Itaparica, se preservado o traçado apresentado.

3. A posição do traçado da ponte é transversal ao sentido das correntes de enchente e vazante, causando degradação de segurança nas manobras. Os riscos abrangem embarcações, pilares e tabuleiros da ponte. Os impactos nas manobras dos navios seriam: a) utilização de mais horas de rebocadores; b) utilização de rebocadores mais potentes e azimutais; c) utilização de maior número de horas de práticos; d) prêmios de seguros mais caros diante da elevação de riscos. Todos os impactos serão traduzidos em custos mais altos que os atuais, para as cargas baianas que utilizam o transporte marítimo no Porto de Salvador.

4. Diante da necessidade de preservação da capacidade portuária do Porto de Salvador, sem desconsiderar a importância da construção da Ponte, a USUPORT registra a oposição à manutenção do traçado atual (apresentado na audiência pública), que consiste na utilização da poligonal da área do Porto. DIMENSÕES DO NAVIO-TIPO

5. No que tange este quesito, convém salientar que a área de manobra de navios deve ser adequada, no mínimo, aos maiores navios hoje existentes, com 470 metros de comprimento. Se a Ponte é uma infraestrutura definitiva, a visão de planejamento deve ser de futuro, também acompanhando a evolução da indústria naval. Da mesma forma que se projeta o crescimento do fluxo de veículos na ponte ao longo dos anos, como foi sustentado pelo representante do governo na audiência, o mesmo deve valer para projetar a evolução do tamanho das embarcações. É imperativo que o governo tenha uma visão de longo prazo, possibilitando o Porto de Salvador receber grandes embarcações que atualmente já navegam. É preciso dar ao Porto de Salvador a importância que de fato tem, uma vez que já se encontra apto a receber navios com 366 metros de comprimento, como o de Paranaguá, sendo os dois únicos em todo o Brasil.

abrigadas, com ventos, em geral, moderados, e com uso de práticos e rebocadores.

O projeto da Ponte, em sua versão atual, assegura uma distância de 1.000 metros entre a mesma e a ponta da extensão prevista para o quebra-mar Norte do porto de Salvador. Isso garante o aumento futuro do diâmetro da atual bacia de evolução.

2. idem resposta 1

3. idem resposta 1. Acrescente-se que o uso de rebocadores azimutais com “bollard pull” ≥ 40 toneladas já é obrigatório no Porto de Salvador, mesmo sem a Ponte. Ver portaria da Capitania dos Portos da Bahia nº 40, de 15/05/2018.

4. A interferência da Ponte com a poligonal do Porto de Salvador não se dá nas proximidades do mesmo, mas em duas de suas áreas de fundeio; especificamente, nos termos do zoneamento estabelecido pela Portaria nº 40/CPBA, de 15/05/2018, nas áreas I e III. Os estudos de navegabilidade realizados para o Projeto preveem ajustes nas áreas de fundeio da BTS, de modo a preservar a segurança da navegação. Ver item 2.2 do Projeto Básico de Engenharia, Caderno de Estudos de Navegação, disponível em: <http://www.pontesalvadorilhadeitaparica.ba.gov.br/>

5. O Porto de Salvador está homologado para receber navios de até 366m de comprimento (LOA). Os maiores navios hoje existentes têm 470m, mas não constituem a regra e sim a exceção. São navios contêineres utilizados em rotas de grande movimentação de carga: Ásia-EUA e Ásia-Europa, principalmente. Os maiores porta contêineres em operação têm, em média, 400 metros de comprimento.

Não é verdade que os navios de carga possam crescer indefinidamente. Ao contrário, os riscos e as crescentes deseconomias de escala tanto na construção, quanto na operação de supercontêineres, parecem sugerir que, como no caso da indústria de aviação, existem limites para o tamanho

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

desses navios. Entre os obstáculos listados pela literatura especializada, podem ser citados:

Custos crescentes com dragagem de portos e canais, expansão de áreas de terminais, extensão de berços de atracação, aquisição de portêineres (guindastes) maiores e outros investimentos, que tendem a não ser compensados pelas economias de escala que ocorram nas linhas de transporte (e sejam apropriadas, sobretudo, pelos armadores);

Em razão da atual revolução tecnológica que, entre outros fatores, tem impulsionado o *nearshoring*, há incerteza sobre o ritmo de expansão futura do comércio internacional; ritmo menor de crescimento significa risco crescente de ociosidade na operação de mega contêineres;

Graves problemas de acomodação dos “picos” de operação provocados pelos grandes contêineres nos portos e na cadeia logística das suas hinterlândias, provocando congestionamentos e atrasos que dificultam o planejamento do conjunto da operação portuária; esses problemas já ocorrem com navios de 21.000 TEUS e seriam agravados com cargueiros ainda maiores;

Aumento dos riscos de operação com incremento dos custos com seguros cobrindo naufrágio, encalhe e outros fatores; a maior parte dos portos existentes não conta, por exemplo, com equipamentos que possam retirar contêineres de um grande navio encalhado;

Por último, mas não menos importante, riscos ambientais cada vez maiores; é suficiente lembrar que um mega contêineiro carrega tanto combustível quanto um petroleiro pequeno.

Em razão dessas dificuldades, os novos grandes contêineres tendem a operar em terminais dedicados, com equipamentos especializados e sob o sistema de *hub-and-spoke*, no qual o mega contêineiro, na função de “navio-mãe”, alimenta navios de cabotagem que distribuem a carga para portos menores. Assim, a hipótese de um porto da Baía de Todos os Santos

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

EXPANSÃO QUALIFICADA DO PORTO

6. Por outro lado, o traçado apresentado impedirá a ampliação do Porto de Salvador com o 2º Terminal, na função de concentrador de cargas (hub terminal), apto a receber navios porta-contêiner acima de 400 metros, que trafegam em linhas diretas, porto a porto (navios-mãe). Esta característica é única no Brasil e deve ser considerada. É imperativo tornar Salvador um hub port, iniciativa que terá impactos positivos socioeconômicos para o Brasil, o estado e a Cidade de Salvador, muito maiores que os da Ponte. As dificuldades de manobra desqualificariam o Porto e diminuem a atratividade de investidores, causando impacto negativo.

DA SOLUÇÃO PROPOSTA PELA USUPOST

7. Considerando as ponderações acima, registradas oralmente na audiência pública presencial, o traçado da ponte não deve ser através da utilização da poligonal da área do porto organizado, mas sim por meio de desvio ao norte da Ponta do Humaitá.

vir a operar com esses navios só se sustenta se for provável a implantação de um porto “hub” na Bahia.

A variável-chave para a localização de um porto desse tipo, que só teria viabilidade econômica se operasse em escala nacional e/ou continental, é a localização. Os defensores do “hub-port” baiano apontam, com razão, para as excelentes condições naturais da Baía de Todos os Santos: águas abrigadas e profundas. Mas esquecem do fundamental: Salvador é um porto urbano sem acesso ferroviário e a Baía de Todos os Santos, na hipótese de um porto *offshore* ou localizado em Aratu, está a mais de 1.700 km de Santos e a cerca de 4.000 km de Buenos Aires. Ora, os portos entre o Rio de Janeiro e Buenos Aires, concentram quase 80% da movimentação de contêineres brasileira e 98% da movimentação argentina e uruguaia. É muito pouco provável que um “hub-port” no Brasil venha se localizar em Salvador, em detrimento de alguma local no Centro-Sul do país.

6. idem resposta do item 5

7. O traçado da Ponte mais ao Norte – para além da Ponta do Humaitá – foi estudado e descartado pelas seguintes razões: a) encarece a ponte ao aumentar seu comprimento em cerca de 1/3; b) cria tráfego negativo

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
-------------------------------------	---

	(desnecessário) entre a Cidade Baixa e o “miolo” e sul da cidade de Salvador, com efeitos negativos sobre a mobilidade urbana, a poluição do ar e o custo da travessia para o usuário; c) aumenta os custos do Projeto , também ao obrigar a duplicação de avenidas entre a cabeceira da Ponte e as rodovias BA-528 e BR-324; d) joga mais tráfego na BR-324, que é o contrário do que se pretende com o traçado atual, e e) aumenta o custo social do Projeto, com a exigência da desapropriação de centenas de residências populares. Ver o seu EIA-Rima, em: http://www.pontesalvadorilhadeitaparica.ba.gov.br/
--	--

QUESTIONAMENTO 21

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
II. DA PRESERVAÇÃO DA CAPACIDADE DE TRÁFEGO MARÍTIMO NA BTS O vão central estreito da Ponte, 450 m conforme consta no projeto referencial “Planta e Perfil da Ponte”, não permitirá a passagem em mão dupla de embarcações, tendo como efeito um gargalo no trânsito marítimo, gerando perda de eficiência. Esta decorrerá da necessidade de o navio fundear e depois levantar âncora, envolvendo custos adicionais de práticos e do tempo parado. Atualmente, são mais de 3.000 entradas e saídas por ano na BTS, além das do Porto de Salvador. Qual a projeção de tráfego de navios que o projeto elaborou para os próximos 50 anos? Qual o navio-tipo utilizado no projeto? SOLUÇÃO PROPOSTA PELA USUPORT	Conforme a norma ABNT 13246/Pienc, a maior boca de navio admissível na passagem em mão dupla no vão central será de 62,5m e a maior boca de navio admissível na passagem em mão única nos vãos adjacentes será de 57 m. No futuro com o incremento do tráfego de navios para o fundo da baía, observamos que a passagem pelos vãos adjacentes atende, em mão única , 96 % dos navios que demandam o fundo da baía de Todos os Santos (composição dos fatores boca e calado aéreo). O vão central por sua vez responde por 100% desse atendimento. Ao final, teremos 4 linhas para navegação , sendo duas no vão central (trafego em mão dupla) e duas , em mão única , pelos vãos adjacentes, totalizando 850 m de largura total de área de navegação para o cruzamento da ponte. Assim concluímos que não haverá risco de gargalo em relação aos navios que se destinam as áreas portuárias ao N , NE, NW da baía de Todos os Santos.

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 o fluxo de embarcações ininterrupto nos dois sentidos. As alternativas de engenharia são: a) duplicação do trecho central com duas passagens independentes e três ou quatro mastros no trecho atirantado; b) aumento do vão central que permita os fluxos nos dois sentidos; c) substituição do vão central elevado por um túnel marítimo.	Todas as sugestões encarecem consideravelmente o Projeto, pois impõem maiores dificuldades tecnológicas e aumentam seu CAPEX. Além disso, a opção por um projeto ponte-túnel implicaria maior impacto ambiental. A COWI, empresa dinamarquesa que é uma das mais importantes do mundo no desenho de grandes pontes e foi corresponsável pelo projeto da ponte-túnel de Oresund, entre a Suécia e a Dinamarca, integrou o consórcio que produziu o atual projeto básico de engenharia do projeto. Interrogada a respeito da opção por uma ponte-túnel rodoferroviária com porto <i>offshore</i> para a BTS, posicionou-se da seguinte forma: • O comprimento total da ponte seria aumentado em pelo menos 5 km, encarecendo significativamente o projeto; • Soluções com túneis são, geralmente, mais caras (30% a 40%) se comparadas às alternativas com pontes; • O tempo de construção com túnel seria de 2 a 3 anos maior, encarecendo a obra, aumentando seu custo financeiro e diminuindo o tempo de operação dentro do contrato de 35 anos. • A operação ferroviária do porto <i>offshore</i> exigiria grandes investimentos para a conexão com malhas ferroviárias, hoje, inexistentes ou obsoletas, exigindo maiores investimentos; e • O impacto negativo ambiental seria maior do que o previsto no projeto atual.
---	---

QUESTIONAMENTO 22

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
III) IMPEDIMENTO DA INDÚSTRIA NAVAL DE ÓLEO E GÁS A pouca altura do vão central da Ponte, 85m conforme projeto apresentado, sepultará a possibilidade de a Bahia abrigar indústrias navais voltadas para óleo e gás, sobretudo as de manutenção, que exigem passagem de embarcações com calado aéreo superior a 130 metros, sejam as FPSO, como as que já operam no país ou plataformas de perfuração. A Baía	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

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 Todos os Santos é o sítio mais adequado e seguro para o desenvolvimento da indústria naval na Costa Brasileira. A exploração na Bacia de Sergipe, recém contratada, já procura identificar os locais de manutenção das embarcações de perfuração e FPSO. A possibilidade de a ponterestringir a atividade, negativa o potencial da Baía de Todos os Santos e elimina o potencial de geração de empregos

SOLUÇÃO PROPOSTA PELA USUPORT

Alteração do traçado geométrico com a substituição do vão central elevado por outro mais adequado, como um túnel marítimo.

produzir plataformas *offshore*. Esta opção não existe no 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 de terminais portuários etc.

O Governo da Bahia não acredita que a simples atividade de manutenção de plataformas justifique um investimento desta ordem 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.

Eles terão mais de cinco anos para se adaptar. Para o estaleiro Enseada, particularmente, existe a possibilidade de operar como canteiro industrial da Ponte, produzindo camisas metálicas para suas fundações, dolphins (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.

Quanto às sugestões, todas elas encarecem consideravelmente o Projeto, pois impõem maiores dificuldades tecnológicas e aumentam seu CAPEX. Além disso, a opção por um projeto ponte-túnel implicaria maior impacto ambiental.

A COWI, empresa dinamarquesa que é uma das mais importantes do mundo no desenho de grandes pontes e foi corresponsável pelo projeto da ponte-túnel de Oresund, entre a Suécia e a Dinamarca, integrou o consórcio que produziu o atual projeto básico de engenharia do projeto.

Interrogada a respeito da opção por uma ponte-túnel rodoferroviária com porto *offshore* para a BTS, posicionou-se da seguinte forma:

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 comprimento total da ponte seria aumentado em pelo menos 5 km, encarecendo significativamente o projeto; • Soluções com túneis são, geralmente, mais caras (30% a 40%) se comparadas às alternativas com pontes; • O tempo de construção com túnel seria de 2 a 3 anos maior, encarecendo a obra, aumentando seu custo financeiro e diminuindo o tempo de operação dentro do contrato de 35 anos. • A operação ferroviária do porto <i>offshore</i> exigiria grandes investimentos para a conexão com malhas ferroviárias, hoje, inexistentes ou obsoletas, exigindo maiores investimentos; e • O impacto negativo ambiental seria maior do que o previsto no projeto atual.
--	--

QUESTIONAMENTO 23

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
CAPACIDADE DE TRÁFEGO DA VIA EXPRESSA A Via Expressa foi construída por pleito desta Usuport 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?	Foram realizados estudos de tráfego com objetivo de mencionar o sistema viário a ser implantado. Foram considerados: análise crítica 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

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
-------------------------------------	---

SOLUÇÃO PROPOSTA PELA USUPORT 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.	
QUESTIONAMENTO 24	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
DA CAPACIDADE DE TRÁFEGO DA BR-324 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.	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
QUESTIONAMENTO 25	
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
-------------------------------------	---

POSSIBILIDADE DE GANHOS DEVIDO AO AUMENTO DO TRÁFEGO 16. 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. 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 Usupport 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.	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. 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. A Ponte não restringirá as atividades portuárias da cidade, e deverá desenvolver uma extensa região de baixo desenvolvimento econômico e social do Estado.
--	--

QUESTIONAMENTO 26

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Também identificamos que na versão revisada da Minuta do Contrato, a cláusula 28, que trata da Garantia Pública, foi suprimida. Considerando o disposto no art. 8º da Lei Federal nº 11.079/2004 e no art. 16 da Lei Estadual nº 9.290/2004 e a complexidade do projeto objeto desta PPP que envolverá considerável monta de investimentos por parte do parceiro privado que deverão contar com a participação do parceiro público, entendemos que referida supressão deva ter sido fruto de algum equívoco na revisão do documento.	A cláusula será incluída na publicação do edital.

QUESTIONAMENTO 27

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
Da mesma forma como previsto no Contrato de PPP na modalidade Concessão Patrocinada nº 001/2018-SEINFRA que tem na qualidade de interveniente-anuentes a DESENBAHIA e o Fundo Garantidor Baiano de Parcerias (FGBP) entendemos que a minuta do contrato em consulta também deveria prever a participação do FGBP, mesmo que representado pela DESENBAHIA.	O FGBP é criado, administrado, gerido e representado, judicial e extrajudicialmente, pela DESENBAHIA, conforme dispõe a Lei estadual nº 12.610/2012: Art. 2º O FGBP será criado, administrado, gerido e representado, judicial e extrajudicialmente, pela Agência de Fomento do Estado da Bahia S.A. - DESENBAHIA, pessoa jurídica de direito privado, constituída como sociedade anônima de capital fechado, conforme autorização da Lei nº 2.321, de 11 de abril de 1966, instituição financeira controlada, direta ou indiretamente, pelo Estado da Bahia. Desse modo, como a DESENBAHIA já consta como interveniente-anuente na minuta do Contrato, não há necessidade de constar o Fundo Garantidor Baiano de Parcerias (FGBP), ainda que representado pela DESENBAHIA.

QUESTIONAMENTO 28

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 24.2 “ii” da Minuta do Contrato, entendemos que é necessário reforçar, com maior intensidade, a responsabilidade integral e exclusiva do Poder Concedente pelas hipóteses descritas nessa cláusula, especialmente nas hipóteses em que a decisão em questão foi causada por questões de cunho social e ambiental, tais como greves gerais e manifestações sociais ou políticas. Além disso, entende-se excessivo atribuir à Concessionária o risco por quaisquer decisões arbitrais, judiciais ou administrativas às quais tenha dado causa. Até mesmo nestes casos, é preciso apurar a sua responsabilidade e verificar se há motivo para realizar recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, o qual poderá se restringir ao estritamente necessário para dar continuidade à Concessão. Nesse sentido, sugerimos a seguinte redação: “(ii) decisão arbitral, judicial ou administrativa que impeça ou impossibilite no todo ou em parte a Concessionária de prestar os serviços ou que interrompa ou suspenda o pagamento da Contraprestação Mensal Efetiva ou do Aporte de Recursos, a cobrança da Tarifa de Pedágio ou impeça seu reajuste e revisão de acordo com o estabelecido no Contrato, exceto nos casos em que a Concessionária houver dado causa a direta a tal	Sugestão não acatada.

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
-------------------------------------	---

decisão, sem prejuízo da eventual recomposição ao equilíbrio econômicofinanceiro do Contrato”.	
--	--

QUESTIONAMENTO 29

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em relação à subcláusula 31.15 da Minuta do Contrato, sugerimos que os valores mínimo e máximo das multas contratuais sejam revistos, de forma a estabelecer limites mais razoáveis, evitando-se, com isso, a aplicação de multas desproporcionais, que onerem excessivamente a Concessionária e coloquem em risco a saúde financeira da Concessão.	Os limites constantes respeitam os limites legais previstos para este tipo de Contrato.

QUESTIONAMENTO 30

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em relação à subcláusula 31.21.8 da Minuta do Contrato, entendemos que a previsão de aplicação de multa de 100% do valor da indenização é completamente desarrazoada. Tendo em vista que a aplicação de sanções administrativas deve observar o princípio da razoabilidade, sugere-se que esse valor seja reduzido. Nosso entendimento está correto?	Sugestão não acatada. Os critérios de dosimetria serão observados pelo Decreto Estadual nº 13.967, de 07 de maio de 2012.

QUESTIONAMENTO 31

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 atenção à subcláusula 22.4 e 22.5 da Minuta do Contrato entendemos que disposições não deixam claro se a subsidiária integral ou a SPE que deverá ser constituída pela empresa ou pelo consórcio vencedor da concorrência, respectivamente, já será a Concessionária, ou seja, a SPE responsável pela execução do Contrato. Nesse último caso, tampouco está claro na Minuta do Contrato como será introduzida a participação do Estado da Bahia na nova SPE. Solicitamos que tal questão seja esclarecida, de forma a conferir clareza e segurança jurídica aos eventuais interessados quanto aos ônus que deverão assumir caso vençam a licitação.	O Concedente não fará parte da composição societária da SPE.
---	--

QUESTIONAMENTO 32

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em relação à subcláusula 37.1 da Minuta do Contrato, sugerimos a exclusão do trecho “na hipótese descrita na subcláusula 3.3”, uma vez que este item não se refere a nenhuma hipótese de rescisão. Além disso, sugerimos diminuir o prazo de inadimplência do Poder Concedente, uma vez que a Concessionária não pode ser obrigada a permanecer executando o Contrato durante 6 (seis) meses sem receber a remuneração devida pelo Poder Concedente. Além disso, entendemos ser necessária a inclusão de previsão possibilitando à Concessionária a redução dos serviços durante o procedimento arbitral, também de forma a não onerá-la excessivamente, tendo em vista se estar diante de hipótese de descumprimento contratual do Poder Concedente. O nosso entendimento está correto?	Em relação a subcláusula 3.3 a redação será revisada na publicação do Edital, nos demais a sugestão não será acatada.

QUESTIONAMENTO 33

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 atenção à subcláusula 27.9 da Minuta do Contrato, entendemos ser necessário assegurar à Concessionária o direito de defesa, a ser exercido em procedimento administrativo próprio, quanto à execução da Garantia de Execução do Contrato. É importante ter em mente que a manutenção da garantia é um ônus atribuído à Concessionária e que a sua execução em situações injustas e descabidas onera ainda mais o parceiro privado. Sendo assim, é necessário que o contrato crie mecanismos para evitar a execução indevida dessa garantia. O nosso entendimento está correto?	Entendimento não está correto.
---	--------------------------------

QUESTIONAMENTO 34

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 31.21.8 da Minuta do Contrato, entendemos que a previsão de aplicação de multa de 100% do valor da indenização é completamente desarrazoada. Tendo em vista que a aplicação de sanções administrativas deve observar o princípio da razoabilidade, sugerisse que esse valor seja reduzido. Nesse sentido, sugerimos: “31.21 Será aplicada à Concessionária: (...) 31.21.8 multa entre 0,1% (um décimo por cento) a 1% (um por cento) do valor da Contraprestação Anual Máxima, em caso de reversão de Bens Reversíveis em desconformidade com o disposto na Cláusula 4 deste Contrato, sem prejuízo do pagamento das respectivas indenizações”.	Sugestão não será acatada. Os critérios de dosimetria serão observados pelo Decreto estadual nº 13.967, de 7 de maio de 2012.

QUESTIONAMENTO 35

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 atenção ao subitem 16.14 do Edital (“Procedimento e Julgamento”) solicitamos que seja informado o valor do intervalo mínimo entre os lances, uma vez que se trata de informação de extrema relevância para a elaboração da Proposta Econômica dos licitantes. No mesmo sentido (subitem 16.14 “iii”), entendemos que a redação deste item está confusa, pois dá a entender que os lances ofertados não poderão ter valores inferiores, quando o que se pretende estabelecer é justamente o contrário. Assim, para conferir maior clareza e segurança jurídica quanto às regras do leilão, sugere-se substituir a expressão “valor inferior” por “valor menos vantajoso para o Poder Concedente”.	A redação será revisada na publicação do Edital.
---	--

QUESTIONAMENTO 36

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 12.1 da cláusula 12 (“Proposta Econômica) solicitamos que o Edital esclareça quantas casas decimais o percentual de desconto proposto deverá ter, de forma a uniformizar as propostas apresentadas pelos licitantes. Sugerimos que seja fixada a regra de duas casas decimais.	A redação será revisada na publicação do Edital.

QUESTIONAMENTO 37

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
O subitem 12.3.2 da Minuta do Edital determina que devem ser considerados, na elaboração da Proposta Econômica: (i) a desoneração de ICMS prevista no Convênio ICMS 085/2011; e (ii) os benefícios do REIDI, instituído pela Lei Federal nº 11.488, de 15 de junho de 2007. Entendemos ser importante que o Edital mencione expressamente quais condições e benefícios referentes ao REIDI estão sendo considerados para fins de Proposta Econômica, de forma a evitar divergências de entendimentos quanto às premissas que devem ser levadas em consideração pelos Concorrentes para elaboração dessa proposta, conferindo-se, assim, maior segurança jurídica e evitando eventuais conflitos. A esse respeito, indagamos: a) A ponte a ser construída pertencerá a uma “rodovia” na forma prescrita para fins de sua habilitação no REIDI (art. 5º, I, da IN RFB 758, de 25 de julho de 2007)? b) Para fins de classificação fiscal, qual a referência nos projetos de engenharia já desenvolvidos que identifiquem com precisão a parte de que será considerada “ponte” e qual será considerada “rodovia”?	a) Sim, a BA-001 b) Anexo II – PER c) Todos os benefícios que forem previstos estarão na versão da minuta do contrato quando do lançamento do edital. d) O Concedente é responsável pela criação ou extinção de tributos ou alterações na legislação ou na regulação tributárias, salvo aquelas atinentes a impostos ou contribuições sobre a renda, que tenham impacto direto nas receitas ou despesas da Concessionária, relacionados especificamente com a execução do objeto deste Contrato, vez que impostos ou contribuições sobre a renda são de responsabilidade da 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
-------------------------------------	---

c) existem outros benefícios/incentivos fiscais (existentes ou em fase de projeto) que possam ser contemplados no projeto, inclusive na esfera municipal? d) Na hipótese de que tais benefícios não serem concedidos ou serem extintos, entendemos que haverá necessariamente a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro inicialmente estabelecido, em vista de “fato do príncipe”. O nosso entendimento está correto?	
QUESTIONAMENTO 38	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 26.1.1 da Minuta de Contrato, a concessão tem duração prevista de 35 (trinta e cinco) anos. Entendemos ser possível que não se encontre no mercado segurador apólices com vigência pelo mesmo período. Dessa forma, sugerimos que se admita a apresentação de apólices de melhor duração, ficando a Concessionária obrigada a renová-las ao longo de todo o Contrato de Concessão. O nosso entendimento está correto?	A redação será revisada na publicação do Edital.
QUESTIONAMENTO 39	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 7.7 da Minuta de Contrato, a qual dispõe que a “Concessionária poderá empenhar, ceder ou de qualquer outra forma transferir diretamente ao Financiador, conforme os limites e os requisitos legais, os direitos à percepção (i) da Contraprestação Pública Mensal Efetiva; (ii) das Tarifas de Pedágio; (iii) das Receitas Extraordinárias e (iv) das indenizações devidas à Concessionária em virtude do Contrato”, entendemos que, em razão da financiabilidade do projeto e prováveis exigências que as instituição financeiras farão, que sejam incluídas as seguintes alíneas: “(v) dos direitos ao step-in; e (vi) 100% (cem por cento) do penhor das ações da SPE.	Sugestão não acatada.
QUESTIONAMENTO 40	
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 sub cláusula 23.4 da Minuta de Contrato, solicitamos, em primeiro lugar, que a redação seja completada tendo em vista que não é possível saber como o percentual será utilizado para diminuir a Tarifa de Pedágio. Entende-se que o percentual de 15% é extremamente elevado; as concessões frequentemente trabalham com percentuais de 3%, conforme sugerimos na nova redação da Cláusula. Em caso de discordância deste percentual, sugerimos que a redação da cláusula seja alterada para prever que o valor será definido casuisticamente, de acordo com as características do caso concreto.	Subcláusula será excluída na publicação do Edital
--	---

QUESTIONAMENTO 41

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 25.4.11 e 25.4.12 da Minuta do Contrato, sugerimos que o percentual da sobretaxa sobre os juros a ser informado no Edital, ao ano, com base em 252 dias úteis, seja excluído com o objetivo de garantir liberdade à Concessionária na modelagem de sua estrutura de funding, de forma a garantir a efetiva remuneração do custo de oportunidade do capital. Destacamos que a definição de percentual poderá inviabilizar a participação de determinados investidores na concorrência.	Redação será revisada na publicação do edital

QUESTIONAMENTO 42

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 25.4.13 da Minuta do Contrato, observamos que, dentre os instrumentos de recomposição previstos, há alguns que não se prestam a recompor a equação econômico-financeira em qualquer hipótese. Podem, ao contrário, agravar a situação de desequilíbrio econômico da Concessão, ou então simplesmente não ser aptos a efetivamente reequilibrar a Concessão. É o caso da instalação de novas praças de pedágio (item iii) ou do aumento ou redução do valor da Tarifa de Pedágio (item v). Uma vez que tais alterações tendem a produzir uma alteração na demanda de veículos, elas poderão acarretar efeitos indesejados na receita da Concessionária, tornando-se imprestáveis para a recomposição contratual. Sugerimos, assim, que o Contrato estabeleça, como regra para o reequilíbrio contratual, o aumento ou redução da Contraprestação Anual Máxima (item i) ou o pagamento de indenização à Concessionária (item ii). Sugere-se ainda que a adoção dos demais mecanismos de reequilíbrio previstos na Cláusula dependa da expressa concordância da Concessionária. Com isso, evita-se que o Poder Concedente adote, unilateralmente,	Sugestão não acatada.

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
-------------------------------------	---

mecanismo de recomposição inadequado e insuficiente para recompor a equação contratual, trazendo prejuízos à Concessionária e obrigando a novo pedido de reequilíbrio. Nesse sentido, sugerimos a seguinte redação: “25.4.13 Ao final do procedimento indicado nas subcláusulas anteriores, caso a recomposição tenha sido julgada cabível, o Concedente deverá adotar, a seu exclusivo critério, e ouvida a Concessionária, uma ou mais das formas de recomposição: (i) aumento ou redução do valor da Contraprestação Anual Máxima, inclusive para fins de compensação dos custos e despesas adicionais ou da perda de receita efetivamente ocorrida em função do fato de desequilíbrio; (ii) pagamento à Concessionária, pelo Estado, dos investimentos, custos ou despesas adicionais que tenham sido efetivamente incorridos, ou do valor equivalente à perda de receita efetivamente ocorrida; (iii) extensão do prazo contratual; ou (iv) combinação dos mecanismos anteriores. 25.4.14 As Partes poderão adotar, de comum acordo, outros mecanismos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, desde que haja expressa concordância da Concessionária. 25.4.15 Na hipótese da subcláusula anterior, não havendo consenso entre as Partes, será acionado o mecanismo de resolução de controvérsias previsto na Cláusula 40.1”.

QUESTIONAMENTO 43

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Ainda em referência ao Quadro de Premissas Econômico-Financeiras e Tarifárias, em relação ao Item 08 – “Contraprestação Anual Máxima”, entendemos que este valor é insuficiente para custear as despesas do contrato, de forma que deve ser revisto. Ainda que o valor efetivo da Contraprestação Anual Máxima só venha a ser determinado quando da licitação, nossos cálculos iniciais indicam um valor estimativo da Contraprestação Anual Máxima em valor superior ao dobro do valor de 60 milhões de reais constante do Quadro de Premissas Econômico-Financeiras e Tarifárias. O valor da Contraprestação Anual Máxima é uma das principais premissas econômicas da Concessão, que norteará a elaboração das Propostas Econômicas pelos licitantes. Subestimar o valor da contraprestação pública poderá tanto afastar o interesse de potenciais concorrentes, resultando em uma licitação deserta, quanto (pior ainda) ensejar a celebração de um contrato economicamente inexecutável. Em sentido contrário, o estabelecimento de estimativa muito conservadora tenderá a ser corrigido na licitação e, especialmente, na etapa de leilão a viva voz prevista no Edital. Uma vez que o	Os estudos da modelagem econômica financeira, elaborados pelo Concedente, indicarão a contra prestação anual máxima que o concedente poderá assumir neste projeto, ficando os proponentes obrigados a realizar seus próprios estudos e sua própria modelagem para formulação das suas propostas técnica e econômica financeira.

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
-------------------------------------	---

Governo do Estado da Bahia está atualizando os estudos econômicos e a orçamentação que lastreiam a matriz econômica da concessão, solicitamos que o valor máximo da Contraprestação Anual Máximo seja atualizado para patamares mais condizentes com a realidade da obra e dos serviços a serem concedidos.	
QUESTIONAMENTO 44	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Ainda em referência ao Quadro de Premissas Econômico-Financeiras e Tarifárias, agora em relação ao Item 09 – “Demanda Inicial”, solicitamos os seguintes esclarecimentos: (a) O cálculo do VED definido considera os fatores de conversão/equivalência informados no item 5 – Quadro de Tarifas? (b) Qual o percentual de participação de cada categoria na composição do VED?	O Concedente não informará os detalhes da composição do tráfego na formação do tráfego equivalente, uma vez que este visa tão somente o estabelecimento da banda de garantia de demanda, e os proponentes estão obrigados a realizarem seus próprios estudos para elaboração das suas propostas.
QUESTIONAMENTO 45	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Ainda em referência ao Quadro de Premissas Econômico-Financeiras e Tarifárias, agora em relação ao Item 10 - “Taxas de Crescimento Anual e Demanda”, Para compormos o tráfego base solicitamos informar qual o percentual de tráfego considerado como tráfego desviado e atual e qual considerado como induzido, como informado no item 10 – Taxas de Crescimento Anual e Demanda. Caso possível, solicita-se a divulgação da projeção oficial (constante no Anexo 11 da Minuta do Contrato). No mais, consideramos que a análise das variações da demanda, para cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro, deve ser feita individualmente para cada uma das duas Praças. Nosso entendimento está correto? Favor indicar a metodologia.	Além do que já foi respondido na questão nº 44, o reequilíbrio econômico financeiro se dará com base na receita resultante da banda de demanda garantida x tarifa básica do pedágio, que representará uma receita tarifária global a qual impacta no fluxo de caixa total da concessão, e o seu eventual reequilíbrio se dará com objetivo de restabelecer a TIR original do projeto.
QUESTIONAMENTO 46	
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 a referência que será utilizada para fins de estabelecimento da equação econômico-financeira contatual, cuja alteração, nos termos da cláusula 25.1 da Minuta do Contrato, provocará a sua revisão para fins de reestabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato; a Minuta do Contrato não nos parece fornecer elementos suficientes para que esta base seja aferida. Esta base seria o Plano de Negócios apresentado na proposta pelo Concorrente? Favor confirmar. A estabilidade da Taxa de Retorno Interno (TIR) será um dos parâmetros de aferição do equilíbrio econômico financeiro do Contrato? Favor confirmar. Caso negativo, ou seja, caso não seja a TIR, qual será?	Para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, será utilizado o Plano de Negócio do Estado (Concedente). Ademais, a cláusula de Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro está sendo revisada para o lançamento do edital.
---	---

QUESTIONAMENTO 47

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
De acordo com a subcláusula 16.3 da Minuta do Contrato será “vedado ao Concedente, no curso do Contrato, estabelecer privilégios tarifários que beneficiem segmentos específicos de usuários da área da Concessão, exceto se no cumprimento de lei ou de decisão judicial”, hipóteses nas quais será assegurado à Concessionária o direito a manutenção do equilíbrio econômico financeiro do contrato. O nosso entendimento está correto? Está prevista na concessão de algum privilégio tarifário antes da licitação?	Não está previsto nenhum benefício antes da licitação.

QUESTIONAMENTO 48

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 vinculação do Fundo de Participação dos Estados (FPE) para o aporte de R\$ 1.200.000.000,00 (um bilhão e duzentos milhões de reais), previsto na cláusula 18.7 da Minuta do Contrato e com fundamento no art. 2º-A da Lei Estadual nº 11.477/2009, está lastreado nos planos orçamentários do Estado da Bahia (Plano Plurianual e demais instrumentos orçamentários)? Além disso, solicitamos que seja esclarecido: (a) Qual a efetiva garantia de que tais pagamentos seguirão sendo honrados pelo Concedente, principalmente em caso de mudança da gestão do Governo Estadual? (b) Há previsão de uma fonte de recursos subsidiária, em caso de impossibilidade de utilização do FPE? (c) Não consta no contrato qual será o mecanismo de garantias financeiras para assegurar o adimplemento dos aportes. Qual será? É importante que o Governo apresente de forma clara referida estrutura de garantias assegurar o acompanhamento do cronograma de investimentos durante todo o prazo da Concessão, viabilizando a financiabilidade do projeto. (d) Ainda a respeito deste tema, como o Estado da Bahia interpreta a recente decisão do STF (ADI nº 553/RJ -13/06/2018 – Rel. Min. Cármen Lúcia) e seus eventuais impactos na modelagem do projeto, cujo entendimento do STF foi no sentido de ser inconstitucional o dispositivo da Constituição Estadual do Rio de Janeiro que vinculava percentual de repasse do Fundo de Participação do Estado para um fundo específico, o qual, por sua vez, detinha obrigatoriedade de utilizar parte de seus recursos para fomentar projetos de microempresas e empresas de pequeno porte (art. 226, §1º, da Constituição Estadual do RJ). Em resumo, a discussão do STF girou em torno da (im)possibilidade da vinculação dos repasses federais via fundos de participação estaduais e municipais.	O aporte não será garantido pelo FPE, todavia, será garantido por garantias públicas admitidas em lei. (a) O Estado da Bahia possui o histórico de adimplir seus pagamentos, assim como as garantias possuem respaldo legal. (b) No Estado da Bahia, há um fluxo financeiro de pagamento com a utilização do FPE, conforme Lei estadual nº 11.477/09. c) O aporte não será garantido pelo FPE, todavia, será garantido por garantias públicas admitidas em lei. d) No Estado da Bahia, há um fluxo financeiro de pagamento com a utilização do FPE, conforme Lei estadual nº 11.477/09.
---	--

QUESTIONAMENTO 49

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em complemento à questão anterior (139), a subcláusula 17.1 da Minuta do Contrato estabelece que pela execução do objeto do contrato, o Concedente pagará à Concessionária Contraprestações Públicas. A subcláusula 17.3 da Minuta do Contrato, por sua vez, estabelece que “O pagamento da Contraprestação Mensal Efetiva será efetuado até o dia 20 (vinte) de cada mês, mediante depósito pecuniário em conta corrente segregada e gerenciada pelo Agente de Pagamento, na forma da Lei Estadual nº 11.477/2009 e do Contrato de Nomeação de Agente de Pagamento”, daí se presume que o pagamento das Contraprestações Públicas	O Estado da Bahia possui o histórico de adimplir seus pagamentos, e para contraprestações, em caso de impossibilidade de utilização do FPE, há a previsão de utilização do FGBP.

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
-------------------------------------	---

será oriundo do Fundo de Participação dos Estados (FPE). Tal contraprestação já está prevista nos planos orçamentários do Estado da Bahia (Plano Plurianual e demais instrumentos orçamentários)? Qual a garantia jurídica de que tais pagamentos seguirão sendo honrados pelo Concedente, principalmente em caso de mudança da gestão do Governo Estadual? Há previsão de uma fonte de recursos subsidiária, em caso de impossibilidade de utilização do FPE?	
--	--

QUESTIONAMENTO 50

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Será autorizado o exercício do step in por parte dos financiadores, isto é: a transferência do controle ou a administração temporária da Concessionária aos seus financiadores, com o objetivo de promover a sua reestruturação financeira e assegurar a continuidade da prestação dos serviços, como previsto o artigo 5, § 2º, I da Lei 11.079/04 e do artigo 27-A da Lei nº 8.789/1995? Em caso positivo, haverá alguma diretriz relativa à sua operacionalização, seja por meio de Acordo Tripartite ou outro instrumento? Em caso positivo, sugerimos que seja incluída essa expressamente essa previsão na Minuta do Contrato.	Todos os contratos de PPP do Estado da Bahia possuem a previsão da assunção do controle pelos financiadores, inclusive, na minuta do contrato do projeto em tela, há tal previsão.

QUESTIONAMENTO 51

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Tendo em vista que o art. 11, § 5º do Regulamento do FGBP veda que suas cotas sejam dadas como garantia ao parceiro privado, então, entendemos que, além da garantia fidejussória prevista na subcláusula 28.6 da Minuta do Contrato (excluída na última versão), as obrigações pecuniárias do Concedente deverão ser garantidas pela caução em dinheiro depositado em conta vinculada, cujo saldo mínimo deverá ser equivalente a 06 (seis) remunerações mensais, como previsto no art. 15 do Regulamento do FGBP e subcláusula 28.5 da Minuta do Contrato (excluída na última versão). Assim, além da confirmação sobre tal entendimento, solicitamos esclarecer se a Minuta do Contrato e ou o Edital disporão adicionalmente sobre as seguintes matérias: a) O mecanismo de movimentação de recursos na conta vinculada, sendo que, no caso de tal mecanismo dever ser disciplinado pelo instrumento, que instituir a referida caução em dinheiro, a minuta desse instrumento ou as características básicas do referido mecanismo;	a) O Estatuto e o Regulamento do FGBP estão sendo revisados. b) O Estatuto e o Regulamento do FGBP estão sendo revisados. c) O Contrato de Nomeação de Agente de Pagamento e Administração de Contas, bem como seus aditivos, estarão disponibilizados no anexo Garantias do Poder Concedente. d) O Contrato de Nomeação de Agente de Pagamento e Administração de Contas, bem como seus aditivos, estarão disponibilizados no anexo Garantias do Poder Concedente. e) Tal remuneração está determinada no Contrato de Nomeação de Agente de Pagamento e Administração de Contas

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) A outorga de outras garantias reais, conforme previsto no Regulamento do FGBP (art. 11) e na Lei Estadual nº 12.610/12 (art. 3º, § 1º), bem como a constituição de patrimônio de afetação (i) pelo FGBP, conforme previsto no seu Regulamento (art. 11, §§ 3º e 4º) e na Lei Estadual nº 12.610/12 (art. 6º e parágrafo único), e (ii) pela Desenbahia, conforme previsto na Lei 11.477/09 (art. 4º e parágrafo único); c) A identificação do Contrato de Nomeação de Agente de Pagamento e Administração de Contas datado de 25 de maio de 2010, conforme aditado pelo 1º Aditivo de 17 de junho de 2010 e 2º Aditivo de 29 de maio de 2015, assim como de celebração de Termo de Adesão, como previsto em tal Contrato; d) A transferência pelo agente financeiro dos recursos apartados do FPE diretamente à conta da Concessionária ou de seus financiadores, como previsto na Lei Estadual nº 11.477/09 (art. 2º-B) e no Contrato de Nomeação de Agente de Pagamento e Administração de Contas de 25 de maio de 2010 (cláusula 6.3 (f)); e) Remuneração do Agente de Pagamento e da Desenbahia, conforme previsto na Portaria do Estado da Bahia 139/10 (art. 3º, §§ 1º e 2º); f) Os mecanismos de recomposição de garantia, como previsto no Regulamento do FGBP (art. 22, parágrafo único) e na Lei Estadual nº 12.610/12 (art. 3º, § 14); g) A aprovação, pela Assembleia do FGBP, das garantias a serem constituídas, conforme previsto no Regulamento do FGBP (art. 12, § 5º); h) Quando ocorrerá a inclusão do presente projeto no Programa de Parcerias, bem como qual é a previsão de aprovação da lei autorizativa referida no Preâmbulo do Edital. i) As demonstrações financeiras e contábeis atualizadas tanto do FGBP, quanto da Desenbahia, detalhando, entre outras informações, o valor integralizado de suas respectivas quotas ou ações, assim como de seus bens, direitos e obrigações; e j) A situação dos recursos apartados do FPE para adimplemento das contraprestações públicas de todos os contratos de PPP do Estado da Bahia vigentes, para fins do previsto na Portaria do Estado da Bahia 139/10 (art. 4º e parágrafo único) e Contrato de Nomeação de Agente de Pagamento e Administração de Contas datado de 25 de maio de 2010 (cláusulas 6.6 e 7.4 (d)).	f) O Regulamento do FGBP está sendo revisado. g) Ainda a ser definida h) Com relação a lei autorizativa será retificado na publicação do Edital uma vez que conforme disposto na Lei 11.079/2004, artigo 10, §3, para os casos onde a receita de contraprestação for inferior a 70% da receita total da concessão não haverá exigência de lei autorizativa para inclusão do projeto no Programa de PPP. Quanto à publicação da resolução, será feita em momento oportuno. i) Informações disponíveis no sitio eletrônico da Desenbahia. j) Informações disponíveis no sitio eletrônico da Desenbahia. http://www.desenbahia.ba.gov.br/Institucional/prestacao_de_contas
---	---

QUESTIONAMENTO 52	
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 vistas a viabilizar os estudos econômicos relativos ao empreendimento e das suas garantias, solicitamos que sejam disponibilizadas informações detalhadas a respeito dos seguintes pontos: a) O arranjo de garantias atualmente praticados pelo Estado da Bahia nos projetos de PPP's e Concessões e que deve ser base para o projeto ora sob consulta pública; b) A estrutura dos Fundos Pagadores e Garantidores, a fonte dos recursos que transitam nestes fundos, o histórico relativo às suas movimentações financeiras, bem como a projeção de fluxo de caixa para os próximos 5 anos; c) Qual o percentual do FPE que passa pelo Fundo? Qual a projeção para os próximos anos estará alocada para o Fundo? d) Os valores dos fundos que estejam comprometidos com outros projetos de PPP que se utilizam do mesmo arranjo de garantias a ser praticado para o projeto; e) Eventual priorização ou sequenciamento nos pagamentos relacionados aos atuais projetos de PPP's; f) Balanço dos últimos exercícios que comprovam a capacidade financeira da Bahiainveste; g) Demais aspectos relativos ao lastro das contraprestações e aportes que possam ter algum impacto na financiabilidade do projeto.	a) No contrato do metrô, o FGBP também garantiu o aporte de recurso. b) Informações disponíveis no sitio eletrônico da Desenhahia. c) Não há repasse do FPE para um fundo. Há um repasse de 18% do FPE para a conta do Tesouro Estadual, e não para um Fundo, ou seja, há um fluxo de financeiro de pagamento. d) Os gastos efetuados com PPP's estão disponíveis no sítio eletrônico da Desenhahia. http://www.desenhahia.ba.gov.br/Institucional/prestacao_de_contas f) Informação disponível no sítio eletrônico da Bahiainveste. http://www.bahiainveste.ba.gov.br/accountability g) As garantias públicas se darão por meio do fluxo financeiro do FPE, conforme Lei estadual nº 11.477/2009, pelo FGBP, conforme Lei estadual nº 12.610/2012 e pelo Fundo Especial de Créditos Inadimplidos do Estado – FECRIBA, conforme Lei 14.121 de 05/09/19.
---	---

QUESTIONAMENTO 53

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
No que tange à Garantia Pública, a subcláusula 28.1.1 da Minuta do Contrato (excluída na última versão) prevê que: “Os recursos apartados do FPE, tal como previsto no Contrato de Nomeação de Agente de Pagamento, serão utilizados para o adimplemento (i) das Contraprestações Públicas Mensais Efetivas; (ii) das parcelas adicionais ao valor das Contraprestações Públicas Mensais Efetivas; (iii) das indenizações em geral devidas pelo Concedente à Concessionária, sobretudo aquelas decorrentes das hipóteses de extinção antecipada do Contrato; e (iv) à remuneração do Agente de Pagamento e DESENBAHIA”. Neste sentido, questionamos se nas “parcelas adicionais ao valor das Contraprestações Públicas	A subcláusula 28.1.1 está sendo revisada.

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
-------------------------------------	---

Mensais Efetivas” ou nas “indenizações em geral devidas pelo Concedente à Concessionária” estão inclusos os valores relativos à alocação dos riscos relativos à demanda regulados na subcláusula 24.7 da Minuta do Contrato.

QUESTIONAMENTO 54

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
A subcláusula 7.6 da Minuta de Contrato estabelece que a Concessionária poderá dar em garantia dos Financiamentos os direitos emergentes da Concessão. Desta forma, questiona-se se poderá ser ofertado penhor, a ser constituído sobre as quotas do Fundo Garantidor de Parcerias – FGBP (subcláusula 28.2)?	O Estatuto e o Regulamento do FGBP estão sendo revisados.

QUESTIONAMENTO 55

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
A subcláusula 28.2 da Minuta de Contrato (excluída na última versão) prevê que as obrigações pecuniárias do Concedente serão garantidas com quotas do Fundo Garantidor de Parcerias – FGBP. A subcláusula 28.4, por sua vez, estabelece que “a garantia referida na cláusula 28.2 será constituída pelo FGBP mediante caução em dinheiro em conta vinculada às obrigações acima referidas”. As duas cláusulas parecem conflitar uma vez que a caução em dinheiro em conta vinculada pressupõe a liquidação das quotas que lhes serão ofertadas em garantias, que deixarão de compor o FGBP. Poderiam esclarecer se estas disposições estão corretas e, em caso positivo, como o depósito das quotas em dinheiro se operacionalizaria?	O Estatuto e o Regulamento do FGBP estão sendo revisados.

QUESTIONAMENTO 56

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
-------------------------------------	---

Fazendo referência ao Quadro de premissas Econômico-Financeiras e Tarifárias, em relação ao Item 07 – “Equity Público, entendemos que este valor é muito baixo, considerando-se o valor estimado do contrato e dos investimentos, bem como do capital social da futura concessionária.	O Governo do Estado da Bahia está reavaliando os dados da modelagem econômico-financeira, de modo que a nova modelagem será objeto da publicação do Edital de licitação.
--	--

QUESTIONAMENTO 57

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
A Garantia Pública tratada na (removida na última versão) subcláusula 28.1.1 da Minuta do Contrato (excluída na última versão), não prevê a oferta de garantia relativa ao Equity Público. Para que se assegure que a parcela do capital de responsabilidade do parceiro público seja adimplida, entendemos ser importante que esta obrigação também seja garantida nos termos da referida subcláusula.	O Governo do Estado da Bahia está reavaliando os dados da modelagem econômico-financeira, de modo que a nova modelagem será objeto da publicação do Edital de licitação.

QUESTIONAMENTO 58

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Sem prejuízo do proposto na contribuição anterior, poderá haver situação na qual o Concedente ou a Bahia investe, por qualquer razão, vir-se-ão impossibilitados de integralizar o valor total da parcela do capital correspondente à sua participação acionária, nos termos da cláusula 29.1.2 (erroneamente grafado como 29.1.1) da Minuta do Contrato, ou aportar capital, conforme previsto na cláusula 29.7 da Minuta do Contrato. Em vista disso, recomendamos que, sem prejuízo das consequências societárias previstas no acordo de acionistas, estabeleça-se causa específica de recomposição econômico-financeira vinculada ao acréscimo dos encargos societários a serem suportados pelo parceiro privado em vista da impossibilidade ou dificuldade do parceiro público em honrar suas obrigações perante a sociedade Concessionária.	Redação será revisada na publicação do Edital.

QUESTIONAMENTO 59

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 29.3 da Minuta do Contrato prevê que o Concedente ou a Bahiainveste poderá deter até 25% (vinte e cinco por cento) do capital social da Concessionária. Com vistas a garantir aos licitantes maior previsibilidade relativa aos custos de integralização de capital, da estrutura acionária da Concessionária a ser constituída, assim como viabilizar as tratativas prévias relativas à obtenção de investimentos, é importante que, quando da realização do certame, o percentual de participação no capital social por parte do Concedente ou da Bahia investe já esteja fixado na Minuta do Edital. O nosso entendimento está correto? Além disso, caso o Concedente não detenha até 25% (vinte e cinco por cento) do capital da Concessionária, solicitamos os seguintes esclarecimentos complementares: (a) O Concedente vai aportar equity na mesma proporção? (b) Em caso positivo, quais serão as fontes orçamentárias e suas respectivas garantias a fim de proporcionar previsibilidade par ao investidor? (c) A Bahiainvest vai apresentar garantia corporativa às instituições financeiras como acionista na SPE na proporção de sua participação que atenda plenamente todas as exigências a serem realizadas pelas instituições financeiras? Entendemos que os esclarecimentos acima são fundamentais para proporcionar segurança à atração dos investimentos, financiabilidade e viabilidade de um projeto de PPP, sobretudo diante das dimensões e complexidade da Ponte Salvador-Itaparica.	Redação da Cláusula será revisada na publicação do Edital.
--	---

QUESTIONAMENTO 60

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 33 da Minuta do Contrato, para conferir maior segurança jurídica ao contrato, sugerimos a inclusão de cláusula prevendo a necessidade de encerramento e liquidação dos bens da SPE quando da extinção do contrato de concessão. Nesse sentido, sugerimos: “33.8 Na extinção da Concessão, a SPE deverá ser encerrada, mediante procedimento de avaliação, liquidação e distribuição dos ativos remanescentes entre os acionistas da companhia, na proporção de sua participação social”.	Sugestão não acatada.

QUESTIONAMENTO 61

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 atenção à subcláusula 29.7 da Minuta do Contrato, entendemos que com a redução da participação acionária do Concedente ou da Bahiainveste na Concessionária, seus direitos estabelecidos nas regras de governança pactuadas deverão também sofrer redução proporcional. O nosso entendimento está correto? Em caso positivo, sugerimos a exclusão da expressão “sem prejuízo das regras de governança pactuadas”, evitando-se, assim, interpretações equivocadas quanto ao teor da cláusula.	Redação da cláusula será revisada na publicação do Edital.
---	--

QUESTIONAMENTO 62

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Por fim, e a partir de todas as considerações constantes neste capítulo, entendemos que a participação do parceiro público como acionista da SPE/Concessionária, por meio da Bahiainveste resultará em diversas dificuldades na operacionalização do projeto, bem como o atendimento de regras essenciais para captação de financiamentos, motivos pelos quais recomendamos que esta proposição seja revista. Nesse compasso, sugerimos que o valor do equity que seria utilizado, seja realocado para o fluxo de aporte, cujo mecanismo de desembolso acompanhe o cronograma físico/financeiro de acordo com os marcos contratuais previamente estabelecidos no período de construção, totalizando-se, assim, um valor de R\$ 1,5 bilhão na qualidade de subsídios por meio de aportes de capital.	O Concedente não fará parte da composição societária da SPE.

QUESTIONAMENTO 63

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Gostaríamos que fossem informados os gabaritos mínimos junto às orlas de Salvador e Itaparica, assim como as necessidades náuticas nestas regiões.	O Projeto prevê passagem para pequenas embarcações nas proximidades da Praia do Cantagalo, no bairro do Comércio. Neste local, a altura mínima da Ponte é de 25m na maré cheia.

QUESTIONAMENTO 64

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
-------------------------------------	---

Para melhor compreensão dos investimentos a serem realizados na implementação do empreendimento, entendemos que será necessário disponibilizar a planilha de projeção do Capex completa e detalhada. O nosso entendimento está correto?	Não, os proponentes estão obrigados a realizar seus próprios estudos para a elaboração das suas propostas. A eventual divulgação pelo Concedente dos estudos que subsidiaram a sua modelagem, poderá ser feita de forma auxiliar, mas, jamais se confundido com qualquer parte integrante do edital de licitação.
---	---

QUESTIONAMENTO 65

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Favor esclarecer os parâmetros técnicos utilizados (“Estimativa do Tráfego Induzido na Ilha”) para consideração do valor de 3% (três por cento) de automóveis para geração de viagens de caminhões.	Foram realizados novos estudos de tráfego – geração de viagens, onde se relacionou os dados sócio-econômicos de cada zona de tráfego com seus respectivos fluxos e foram definidos novos valores para a demanda.

QUESTIONAMENTO 66

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Ainda em relação à demanda projetada, entendemos que existem dados nos dois documentos disponibilizados nesta fase de Consulta Pública. Em outras palavras, o “Quadro de Premissas Econômico-Financeiras” e o “Caderno de Estudo de Tráfego” (este último atualmente não está mais disponível no sítio eletrônico do projeto). Nesse sentido, na hipótese de o “Caderno de Estudo de Tráfego” continuar vigorando, entendemos que as perguntas abaixo devam ser respondidas: (a) Foi previsto 4.546 veículos/dia. Nesse sentido, é correto nosso entendimento de que quando utilizada a palavra “veículos” foram consideradas todas as espécies do gênero, tal como automóveis, motos, ônibus e caminhões? Ainda nesse compasso, é correto considerarmos que foi utilizada pelo Governo a razão entre a demanda de veículos e a quantidade de viagens, resultando em quantidade de automóveis, sendo essas três unidades distintas. Está correto o nosso entendimento? (b) Considerando que (i) a demanda projetada para o fluxo de viagens seja igual a 73.676; (ii) aplicando-se a essa porcentagem 2,255 às viagens, obtém-se um total de 1.568 viagens de	Redação será revisada na publicação 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

veículos no horário considerado de “pico” na Ilha; (iii) esses 1.568 veículos obtidos pelo resultado anterior representa uma razão de 3,15. Nesse sentido, é correto nosso entendimento de que o valor de 3,15 resultou da razão de 1.568 veículos por 688, visto que essa razão é de 2,28?

(c) Ainda sobre a demanda projetada e considerando como ponto de partida uma “matriz semente” da ilha, no ano de 2012, obtida da pesquisa O/D, esta foi multiplicada por 3,15 e obteve-se uma matriz que totalizou 2.168 veículos na hora de pico da manhã”. Nesse sentido, é correto nosso entendimento de que a matriz que gerou o total de 2.168 veículos na hora pico da manhã foi resultante da expansão da matriz semente pela aplicação do fator linear de 3,15, visto que a expansão da matriz semente deveria ser condicionada pela relação entre cada para O/D?

QUESTIONAMENTO 67

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção ao Item 10 do “Quadro de Premissas Econômico-Financeiras” são dispostas as taxas de crescimento anual da demanda, sendo elas: “10. TAXAS DE CRESCIMENTO ANUAL DA DEMANDA a. Tráfego desviado e atual i. Ano 1 a 05: 2,75% ii. Ano 6 a 10: 3,70% iii. Ano 11 a 20: 4,00% iv. Ano 21 a 30: 4,00% b. Tráfego induzido i. Ano 1 a 05: 4,5% ii. Ano 6 a 10: 5,0% iii. Ano 11 a 20: 5,5% iv. Ano 21 a 30: 5,0%”. Diante de tais projeções, quais foram os parâmetros e referências adotadas para as taxas acima?	O Anexo 10 será revisado e publicado com o Edital.

QUESTIONAMENTO 68

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 atenção ao “Quadro de Premissas Econômico-Financeiras”, o item 09 assim dispõe: “09. DEMANDA INICIAL (VMD e VED) Incluindo autos, motocicletas, ônibus e caminhões a. Volume médio diário Na Ponte Salvador-Ilha de Itaparica: 18.364 Na Ponte do Funil: 15.732 b. Veículos equivalentes Na Ponte Salvador-Ilha de Itaparica: 20.000 Na Ponte do Funil: 17.134” Nesse contexto, em comparação ao “CADERNO DE ESTUDO DE TRÁFEGO NOVO ESTUDO DEMOGRÁFICO, no Tópico 7.1 – Resultados ano 2020” – verificam-se outros valores referentes ao volume na Ponte Salvador-Itaparica (24.800 veículos equivalentes) e na Ponte do Funil (19.353 veículos equivalentes). Entendemos que há divergência. Nosso entendimento está correto?	O Anexo 10 será revisado e publicado com o Edital.
--	---

QUESTIONAMENTO 69

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à tabela abaixo disponibilizada, relacionada ao cálculo do tráfego induzido na ponte, como foi obtido o parâmetro para os modos “autos” e “ônibus” em cada ano de projeção?	Foram realizados novos estudos de tráfego – geração de viagens, onde se relacionou os dados sócio-econômicos de cada zona de tráfego com seus respectivos fluxos e foram definidos novos valores para a 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

ANO	Razão da Indução do Tráfego	Modal	FLUXOS DIÁRIOS			FLUXOS na HPM			
			Sinergia (veic/DU)	Parâmetros* (fator)	Fluxo Diário (veic/DU)	fph (%)	fdir (%)	Sentido Preferencial (veic/h)	Contra-Fluxo (veic/h)
1.º Ano 2017	Acessibilidade	Autos	548	7%	106	10	65	7	4
		Ônibus	37	7%	2	10	65	0	0
		Caminhões	0	7%	3	10	65	0	0
	Desenvolvimento	Autos	864	calc	1.511	10	65	98	53
		Ônibus	42	calc	28	10	65	2	1
		Caminhões	0	3%	45	10	65	3	2

QUESTIONAMENTO 70

TEOR DA QUESTÃO

De acordo com o item 3.3.4, Tabela 3.3. abaixo, do “Caderno de Estudo de Tráfego – Novo Estudo Demográfico, favor informar a fonte utilizada para a relação R\$/Hora e Min/R\$:

RESPOSTA

Foram realizados novos estudos de tráfego – geração de viagens, onde se relacionou os dados sócio-econômicos de cada zona de tráfego com seus respectivos fluxos e foram definidos novos valores para a 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

Tabela 3.3 - Valor do Tempo

CLASSE	R\$/HORA	min/R\$
Autos/Alta frequencia / baixa renda	R\$ 11.61	5.1
Autos/Alta frequencia / média renda	R\$ 16.55	3.6
Autos/Alta frequencia / alta renda	R\$ 21.43	2.8
Autos/Baixa frequencia	R\$ 21.43	2.8
Ônibus	R\$ 0.00	-
Cam/2 ou 3 eixos/reembolsável	R\$ 38.13	1.5
Cam/2 ou 3 eixos/não reembolsável	R\$ 14.30	4.2
Cam/4 ou + eixos/reembolsável	R\$ 49.45	1.2
Cam/4 ou + eixos/não reembolsável	R\$ 19.32	3.1

QUESTIONAMENTO 71

TEOR DA QUESTÃO

RESPOSTA

V - ASPECTOS AMBIENTAIS

Nos termos da cláusula 8.16.10 da Minuta de Contrato, a execução dos serviços objeto da Concessão deverá respeitar o estabelecido no Anexo 2. Verifica-se que o Anexo 2 mencionado é o denominado “PER”, o qual determina na página 11 que “o prazo total para apresentação do projeto executivo e obtenção das licenças não poderá ultrapassar os 12 meses transcorridos da assinatura do contrato”. Considerando a complexidade do projeto sob análise, bem como a eventual necessidade de obtenção de “licença de alteração” previamente à de instalação, nos termos do Decreto Estadual nº 14.024/2012, sugerimos a adequação desse prazo para 24 (vinte e quatro) meses.

Sugestão não acatada.

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 72

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Sugere-se alteração da subcláusula 11.9, subitem “iv” para fins de proteção da Concessionária e compatibilização com os subitens “ix” e “xii” da cláusula 24.2. “(iv) de questões de natureza ambiental, fiscal ou tributária relacionadas às obras, aos serviços e às atividades geradoras de Receitas Extraordinárias, ressalvado o disposto na cláusula 24.2, em especial nos subitens “ix” e “xii”.”	Sugestão não acatada

QUESTIONAMENTO 73

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em atenção à subcláusula 24.1 da Minuta de Contrato, especificamente no que diz respeito aos custos ambientais, entendemos que o Contrato deve estabelecer um limite, um padrão para a assunção de riscos por parte da Concessionária, tendo em vista que estes custos são muito excessivos e não podem ser adequadamente mensurados da forma proposta. O nosso entendimento está correto?	A responsabilidade dos custos ambientais deverão ser estimados pela Concessionária, com base nos dados do Anexo VIII – Diretrizes Ambientais, do Contrato.

QUESTIONAMENTO 74

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Considerando que a Concessão do Sistema Viário da Ponte Salvador Itaparica 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	A redação será revisada na Cláusula 28 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

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 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 abaixo listados seja adotada como condição de eficácia do Contrato de Concessão do Sistema Viário da Ponte Salvador Itaparica.

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) aumento da capacidade financeira do FGBP através da competente autorização legal para a constituição da Garantia Pública prevista na Cláusula 28 deste Contrato; (ii) constituição da Garantia Pública nos termos da Cláusula 28 deste 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

(iii) constituição, autorização legal, e assinatura dos instrumentos de captação do recurso para o Aporte Público pelo Concedente com as respectivas garantias;

(iv) desapropriação, desocupação e reassentamento às expensas do Concedente e sob sua responsabilidade, das áreas classificadas como caminho crítico da Concessão, definidas no Anexo XX;

(v) 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;

(vi) obtenção pelo Concessionaria das licenças ambientais de instalação, perante os órgãos competentes, tais como mas não se limitando ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos - INEMA, Secretaria Municipal de Desenvolvimento e Urbanismo – SEDUR, Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional - IPHAN, Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia – IPAC, Marinha do Brasil, 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;

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

(viii) 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

(ix) 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.

(x) 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.

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
-------------------------------------	---

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 75

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Aporte Ao analisar o quadro de premissas econômico financeiras publicado pelo Governo Do Estado na presente Consulta Pública, observamos que está previsto um valor de Aporte Público e outro valor para o Equity Público. Todavia, não identificamos uma justificativa para o Estado possuir uma participação societária aportando equity na SPE Concessionária, visto que esse modelo não é usual, ao mesmo tempo que não traz um benefício justificável ao Estado, e ainda tornaria o projeto menos atrativo ao investidor. Nesse sentido, sugerimos que o valor previsto para o Equity Público fosse relocado para o Aporte Público, totalizando R\$2 bilhões, tornando mais possível a viabilidade econômico financeira do Projeto. Dessa forma, a despesa total do Estado seria mesma, entretanto o mesmo não seria sócio da SPE Concessionária, mas faria um Aporte Público um pouco maior para tornar o projeto mais atrativo. Contraprestação e TIR Após análise de material divulgado na consulta publica pelo Governo do Estado da Bahia, notamos que o mesmo não divulgou a TIR (Taxa Interna de Retorno) real do projeto, fundamental para qualquer tomada de decisão de um investidor. Ao mesmo tempo, após estudos realizados com os dados fornecidos pelo Governo do Estado na Consulta Pública, encontramos uma possível a TIR que está muito abaixo em comparação com a TIR de projeto de concessões rodoviárias licitadas pelo Governo Federal e outros Governos Estaduais, a exemplo da concessão da rodovia de integração do sul, cuja TIR de projeto foi divulgada no	O Governo do Estado da Bahia está reavaliando os dados da modelagem econômico-financeira, de modo que a nova modelagem será objeto da publicação do Edital 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
-------------------------------------	---

ano passado pelo Governo Federal em 9,2% ao ano. Nesse sentido, e com base em nossos próprios estudos, para a TIR de Projeto da Ponte Salvador Itaparica se tonar viável, seria necessário aumentar a contraprestação do Governo do Estado da Bahia para acima de R\$200 milhões por ano. Fato este que chama a atenção, não pelo montante, vez que valores semelhantes já são praticados pelo Governo do Estado em outros contratos de PPP, mas sim pela tamanha diferença do valor da contraprestação sugerido pelo Governo do Estado da Bahia no quadro de premissas publicado na Consulta Pública, que foi de apenas R\$60 milhões. Sendo assim, gostaríamos que o Governo do Estado da Bahia esclarecesse qual a TIR de Projeto sugerida para o projeto da Ponte Salvador Itaparica, bem como a sua memória de cálculo e as respectivas premissas. Em tempo, ressaltamos a importância do Governo divulgar uma TIR atrativa e coerente com outras concessões rodoviárias, visando proporcionar uma possível viabilidade do projeto, criando um ambiente favorável aos possíveis investidores, e evitando dispersão dos mesmos para outros projetos mais atrativos.

QUESTIONAMENTO 76

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Analizando os documentos da Consulta Pública para construção da Ponte de Salvador - Itaparica, verificamos as seguintes questões da cláusula 6.1.6 da minuta do contrato: 6.1.6 Caberá à Concessionária a promoção e conclusão dos processos Judiciais de desapropriação, a instituição de servidão administrativa, a imposição de limitação administrativa, a ocupação provisória de bens imóveis e a adoção das demais medidas cabíveis	Os estudos de CAPEX divulgados pelo Concedente nos documentos da consulta são estudos de referência que não desobrigam os proponentes a elaboração de seus próprios estudos a fim de embasarem adequadamente as suas propostas.

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
à liberação das áreas destinadas à execução, pela Concessionária, dos serviços e obras da Concessão. Qual o valor considerado no orçamento para os serviços listados acima? Em análise do BDI adotado e das planilhas dos serviços diretos unitários da obra não consta os serviços acima solicitados. Favor incluir no orçamento e destacar. Em análise do material divulgado da PMI de 2017 e a consulta pública pela SEINFRA referente a Ponte Salvador – Itaparica Frente 1, realizamos os cálculos abaixo: Quadro divulgado no Edital de Chamamento Público nº01/2017, considerando somente os itens do objeto atual da Frente 1: SVO - CAPEX Investimentos (R\$ Milhões) Ponte Salvador-Ilha de Itaparica 5270 Viadutos e túneis em Salvador 201 Ponte Salvador-Ilha de Itaparica a BA-001 (cabeceira e acessos) 40 Itaparica - Duplicação da BA 001 61 Itaparica - Via Alternativa (expressa) 161 Cais e quebra-mar em Itaparica (canteiro principal) 30 Total 5763 Quadro 3 – CAPEX do Projeto SVO a preços de março de 2015 Atualizando abaixo o quadro anterior pelo índice do INCC para fevereiro de 2019, temos a variação de 22,12% no período SVO - CAPEX Investimentos (R\$ Milhões) Ponte Salvador-Ilha de Itaparica 6436 Viadutos e túneis em Salvador 245 Ponte Salvador-Ilha de Itaparica a BA-001 (cabeceira e acessos) 49 Itaparica - Duplicação da BA 001 74 Itaparica - Via Alternativa (expressa) 197 Cais e quebra-mar em Itaparica (canteiro principal) 37 Total 7038 Quadro – CAPEX do Projeto SVO a preços de fevereiro de 2019 Em análise no valor divulgado na premissa do CAPEX da consulta pública, atualizado para fevereiro de 2019 pelo INCC, encontramos a seguinte diferença: Valor do CAPEX (consulta pública) R\$ 5.342 Milhões Valor do CAPEX (tabela 2015 atualizado fev. /2019) R\$ 7.038 Milhões Diferença para menor no CAPEX R\$ -1.696 Milhões	Quanto aos valores do CAPEX utilizados pelo Concedente, fizemos uma nova atualização que considerou os novos parâmetros mínimos de 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
-------------------------------------	---

Considerando que o orçamento realizado foi pelo Sinapi, essa diferença exorbitante, não se justifica somente pela redução de vão entre pilares que causou o aumento de fundações e pilares, redução do calado aéreo (somente a redução da seção do pilar) e a redução do tabuleiro para 6 faixas de rolamento de 3,60m. Solicitamos a correção do CAPEX conforme orçamento contrato pelo Governo no intuito de viabilizar o projeto.	
---	--

QUESTIONAMENTO 77

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Cronograma de Implantação Ao analisar a minuta do Contrato sugerida pelo Governo do Estado da Bahia na presente Consulta Pública, observamos que a cláusula 8.4.7 é muito genérica e não considera a possibilidade da Concessionária atrasar o Cronograma de Implantação por razões de terceiros, ou que a Concessionária não deu causa. Nesse sentido, sugerimos a redação da referida cláusula conforme texto abaixo. 8.4.7 A inobservância do Cronograma de Implantação, quando por culpa exclusiva da Concessionária, sujeitará a mesma às penalidades previstas no Contrato. Nas demais hipóteses, se configura o disposto na cláusula 24.2, cabendo reequilíbrio econômico financeiro conforme cláusula 25.2, bem como reajuste necessário ao Cronograma de Implantação. Quadro A – em anexo)	Sugestão não acatada.

QUESTIONAMENTO 78

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em análise a consulta pública por meio de Parceria Público-Privada (PPP), na modalidade de concessão patrocinada, das obras e dos serviços necessários à construção, operação e	As informações serão disponibilizadas na publicação 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
-------------------------------------	---

manutenção, do Sistema Rodoviário Ponte Salvador - Ilha de Itaparica, temos as seguintes questões: Nos documentos apresentados referentes aos custos do Projeto das obras e dos serviços necessários à construção, operação e manutenção, do Sistema Rodoviário Ponte Salvador - Ilha de Itaparica, não localizamos os custos referentes a SPE, desde a sua abertura, fase de obra (despesas pré-operacional) no período total de 5anos. Segue a relação dos custos a serem considerados na viabilidade do projeto, alguns destes são itens não financiados que se junta a soma além dos 30% do equity informado na referida consulta pública: Salários e Encargos Sociais, Assistência Médica, Vale Refeição, Vale Transporte, Seguro de Vida, Uniformes, Treinamento de Pessoal, Combustíveis e Lubrificantes, Licenciamentos, Escritório, Seguro de Riscos Diversos – Contratual, Garantias – Contratual, Auditoria Independente, Auditoria Interna, Consultorias de Engenharia, Comunicação de Dados – Internet, Água e Esgoto, Energia Elétrica, Consultoria Fiscal, Assessoria Contábil, Telefonia Fixa, Veículos da Administração, verba da Agerba para fiscalização, Verba do Pagamento da Bolsa de Valores referente ao Leilão, Ressarcimento do Projeto apresentado na PMI. Para o banco financiador temos além Custo financeiro, Remuneração básica do Banco, Taxa de risco de crédito, Taxa de intermediação financeira, Auditoria Independente, taxas de cartórios para os registros das alienações, Remuneração da instituição credenciada, taxa de estudo do projeto, valor do seguro garantia ou carta fiança, dentre outros. Favor considerar na modelagem financeira do projeto, pois os itens são essenciais ao funcionamento da SPE, conforme a legislação brasileira e normais dos bancos financiadores.	
--	--

QUESTIONAMENTO 79

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Prazo da Concessão Visando conformidade com outras sugestões aqui realizadas, bem como trazer maior segurança jurídica ao contrato, segue sugestão do item abaixo. (Ivi) PRAZO DA CONCESSÃO: prazo de 35 (trinta e cinco) anos, contado a partir da Data de Eficácia do Contrato.	Redação será revisada na publicação 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
-------------------------------------	---

Risco cambial e Garantia Pública Após análise dos materiais publicados na Consulta Pública, observamos que na minuta do contrato revisada foram excluídas duas cláusulas, sendo uma referente às Garantias Públicas, e outra referente ao Risco Cambial vinculado à obtenção de recursos ou ao projeto financeiro em moeda estrangeira. Nesse sentido, gostaríamos que o Governo do Estado da Bahia esclarecesse quais foram os motivos para essas exclusões, visto que sem os respectivos dispositivos o projeto traz uma enorme insegurança jurídica, afastando qualquer possível investidor interessado em concorrer na licitação. Em tempo, sugerimos que o Governo repensasse e trouxesse de volta as cláusulas supramencionadas, conforme anexos, visando uma maior segurança jurídica ao projeto, e consequentemente, criando um ambiente mais favorável e possivelmente viável.	
---	--

QUESTIONAMENTO 80

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Custos variáveis Opex Conforme apresentação feita pelo Governo do Estado da Bahia em audiência pública realizada no dia 21 de março de 2019, no auditório da SEINFRA, está previsto no custo de operação (OPEX) um valor de R\$27 milhões para “custos operacionais variáveis (ano1)”, bem como um valor de R\$ 16 milhões para “custos administrativos (ano1)”. Nesse sentido, gostaríamos que o Governo esclarecesse do que se tratam esses custos especificamente, e porque estão apenas relacionados para o “ano 1”. Em tempo, observamos também que não foram especificados os custos pré-operacionais, bem como os custos não-financeiros do projeto (como juros, seguros, etc.), ou seja, aqueles que não podem ser considerados com CAPEX (vez que o financiamento considera um percentual apenas dos custos financeiros), e que portanto deverão ser pagos com o equity dos acionistas, além do percentual do CAPEX que não será financiado. Dessa forma, gostaríamos que o Governo esclarecesse se estes custos já estão previstos, e onde, ou que sejam considerados e discriminados na modelagem a ser publicada na licitação.	O Governo do Estado da Bahia está reavaliando os dados da modelagem econômico-financeira, de modo que a nova modelagem será objeto da publicação do Edital de licitação.

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
-------------------------------------	---

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 o primeiro ano da concessão para obtenção de licenças, financiamento, entre outros. Ocorre que nós entendemos que esse primeiro ano não precisa ser contabilizado e consumido dentro do período de concessão. Isso porque identificamos a possibilidade de suspender a eficácia do contrato, ou seja, que o início dos seus efeitos estejam condicionados à determinados eventos, como pudemos observar em outros contratos públicos pelo Brasil, inclusive em projetos de PPP, em especial na Bahia (como Arena Fonte Nova), Natal (Arena das Dunas), Brasília (autódromo), entre outros. No nosso entendimento, essa condição não traria prejuízo para nenhuma das partes, muito pelo contrário, traz maior segurança jurídica e possibilita maior viabilidade para o projeto, uma vez que este só seria iniciado quando efetivamente fosse possível, seja após a obtenção do financiamento (tanto por parte do concessionário ou até mesmo do próprio Estado da Bahia para viabilizar o Aporte a ser aplicado durante o período de construção), bem como de todas as licenças necessárias (em especial de Instalação), e demais condicionantes possíveis. Nesse sentido, segue abaixo uma sugestão de texto base para cláusula de eficácia, conforme encontramos em outras contratações públicas. “Eficácia. A eficácia do Contrato dar-se-á com o atendimento cumulativo das Condições Suspensivas, representadas pelos seguintes eventos: (...) Data de Eficácia. Considera-se “Data de Eficácia” aquela em que se der o atendimento cumulativo das Condições Suspensivas acima descritas.”	Como o prazo previsto para esta PPP já é o prazo máximo previsto em lei, 35 anos, a Cláusula de eficácia não teria efetividade jurídica para extensão do prazo contratual.
--	---

QUESTIONAMENTO 82	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Após análise de uma empresa seguradora, segue abaixo as contribuições referente a minuta do contrato.	Sugestão não acatada.

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
-------------------------------------	---

1. Tem que deixar claro quais os riscos específicos da clausura abaixo, para poder adquirir a cobertura do seguro: 24.1 (xii) riscos que possam ser objeto de cobertura de seguros na data de sua ocorrência, mas que deixem de sê-lo como resultado direto ou indireto de ação ou omissão da Concessionária;	
QUESTIONAMENTO 83	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Esclarecer o termo “indenização direta” e quem é o beneficiário final da clausula abaixo? 26.12 Os recursos provenientes de eventual pagamento de indenização deverão ser utilizados para garantir a continuidade da operação, exceto quando o Concedente vier a responder pelo sinistro, hipótese em que as apólices de seguros deverão prever a sua indenização direta.	A redação da cláusula foi revisada.
QUESTIONAMENTO 84	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Especificar na clausula abaixo do contrato os valores de indenização para ser possível a contratação da cobertura: 26.19 As importâncias seguradas relativas as garantias e coberturas para danos materiais, danos corporais e danos morais do seguro de responsabilidade civil deverão atender aos limites máximos de indenização calculados com base no maior dano provável.	Os valores serão definidos quando do lançamento do edital.
QUESTIONAMENTO 85	
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 quais os riscos, por exemplo o risco político ou risco de conflito de arma (guerras) devem ser assumidos pelo poder Concedente,: 26.21 A Concessionária assume toda a responsabilidade pela abrangência, garantia e riscos decorrentes da contratação de seguros de que trata o Contrato de Concessão.	A Concessionária será responsável pela abrangência, garantia e riscos decorrentes da contratação de seguros relativos à implantação e operação da Concessão.
---	---

QUESTIONAMENTO 86

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
MANIFESTAÇÃO DO FÓRUM - A CIDADE TAMBÉM É NOSSA - FACTEN) Composto de 38 Entidades (Ver lista abaixo) Referente à Consulta Pública SEINFRA Nº 001/2019, para a delegação 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: Construção da Ponte Salvador – Ilha de Itaparica, dos Acessos nos municípios de Salvador e Vera Cruz, da nova Rodovia Expressa e da ampliação de trecho da BA-001 até a Ponte do Funil. Esta PPP não engloba a ampliação da Ponte do Funil e do trecho da BA 001 até o entroncamento com a BR 101 em Santo Antônio de Jesus com seus acessos aos núcleos urbanos Por meio de diversos dos seus integrantes, o FÓRUM ACTEN participa desde 2008 do processo de debate sobre a realização da Ponte Salvador – Itaparica e, infelizmente, suas observações não foram acolhidas ao longo deste período.	A segunda fase do projeto está em negociação com a União para que seja feita pelo Estado como obra pública e em seguida delegada a iniciativa privada. Os portos e terminais no interior da Baía de Todos os Santos (BTS) – Aratu, Temadre, Terminal de Gaseificação, Gerdau, Ford, Dow Química e Moinho Dias Branco – receberam, em 2018, 1.444 navios. Isso significa 2.888 passagens por ano, ou pouco menos de 8 por dia. O trecho previsto para a passagem sob a ponte (extensão isobatimétrica) é de 2 km. Um navio, a velocidade de 5 nós por hora (9,26 km/h), levaria cerca de 13 minutos para percorrê-lo. Admitindo-se a passagem de um navio a cada meia hora, com a navegação permitida apenas

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 função disto estamos fazendo as seguintes manifestações nesta Consulta Pública em curso:

Questionamento 1º

O principal objeto da licitação desta PPP trata da Ponte Salvador-Itaparica que na verdade:

- * ignora o potencial de desenvolvimento da Baía de Todos os Santos (BTS);
- * obstaculiza o acesso de navegação, com uma construção física superficial, a ponte, a passagem de grandes equipamento marítimos na boca da BTS ;

- * exige a construção de uma ponte, exclusivamente rodoviária, para uma ligação eminentemente urbana e portuária, sem permitir os modais de transporte propícios para tal situação: o transporte coletivo de média capacidade (VLT, etc.) e o transporte ferroviário de carga do porto

IMPEDIMENTO DE DESENVOLVIMENTO

durante o dia (12 horas), ter-se-ia garantido um mínimo total de 24 passagens/dia, ou 8.760 passagens por ano, o que corresponde a 4.380 navios. Este número é três vezes maior que o movimento atual no interior da BTS e equivalente a 90% da movimentação do Porto de Santos, o maior do Brasil e segundo maior da América Latina.

O transporte de massa será atendido inicialmente por linhas metropolitanas de ônibus e futuramente, poderá comportar um sistema de BRT, se a demanda assim justificar.

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

Vale lembrar que esta BTS é a 2ª. Maior Baía Oceânica abrigada do mundo e a maior do Atlântico, situada geograficamente em localização estratégica:

* junto ao cruzamento dos dois principais eixos de navegação intercontinentais

o Cabo da Boa Esperança/África – Canal de Panamá/América Central e do Norte

o Europa – Cabo Horn

* e no centro da costa atlântica do subcontinente da América do Sul e da costa do Brasil.

Estes fatos atribuem a BTS uma altíssima importância para a navegação internacional e sul-americana na costa atlântica e a predestina como ponto ideal para construção do principal “Hub-Port” no Atlântico Sul em área abrigada, para fins de receber os supercargueiros das novas gerações de navios de cargas, a granel, líquidas e de containers, nesta região.

O Porto de Salvador está homologado para receber navios de até 366m de comprimento (LOA). Os maiores navios hoje existentes têm 470m, mas não constituem a regra e sim a exceção. São navios contêineres utilizados em rotas de grande movimentação de carga: Ásia-EUA e Ásia-Europa, principalmente. Os maiores porta contêineres em operação têm, em média, 400 metros de comprimento.

Não é verdade que os navios de carga possam crescer indefinidamente. Ao contrário, os riscos e as crescentes deseconomias de escala tanto na construção, quanto na operação de supercontêineres, parecem sugerir que, como no caso da indústria de aviação, existem limites para o tamanho desses navios. Entre os obstáculos listados pela literatura especializada, podem ser citados:

- Custos crescentes com dragagem de portos e canais, expansão de áreas de terminais, extensão de berços de atracação, aquisição de portêineres (guindastes) maiores e outros investimentos, que tendem a não ser compensados pelas economias de escala que ocorram nas linhas de transporte (e sejam apropriadas, sobretudo, pelos armadores);
- Em razão da atual revolução tecnológica que, entre outros fatores, tem impulsionado o *nearshoring*, há incerteza sobre o ritmo de expansão futura do comércio internacional; ritmo menor de crescimento significa risco crescente de ociosidade na operação de mega contêineres;
- Graves problemas de acomodação dos “picos” de operação provocados pelos grandes contêineres nos portos e na cadeia logística das suas hinterlândias, provocando congestionamentos e atrasos que dificultam o planejamento do conjunto da operação portuária; esses problemas já ocorrem com navios de 21.000 TEUS e seriam agravados com cargueiros ainda maiores;
- Aumento dos riscos de operação com incremento dos custos com seguros cobrindo naufrágio, encalhe e outros fatores; a maior parte dos portos existentes não conta, por exemplo,

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

Além disto, sua centralidade na costa sul-americana e sua proximidade aos campos marítimos de petróleo estão predestinando a para os estaleiros de construção e manutenção de

com equipamentos que possam retirar contêineres de um grande navio encalhado;

- Por último, mas não menos importante, riscos ambientais cada vez maiores; é suficiente lembrar que um mega contêineiro carrega tanto combustível quanto um petroleiro pequeno.

Em razão dessas dificuldades, os novos grandes contêineiros tendem a operar em terminais dedicados, com equipamentos especializados e sob o sistema de *hub-and-spoke*, no qual o mega contêineiro, na função de “navio-mãe”, alimenta navios de cabotagem que distribuem a carga para portos menores. Assim, a hipótese de um porto da Baía de Todos os Santos vir a operar com esses navios só se sustenta se for provável a implantação de um porto “hub” na Bahia. A variável-chave para a localização de um porto desse tipo, que só teria viabilidade econômica se operasse em escala nacional e/ou continental, é a localização. Os defensores do “*hub-port*” baiano apontam, com razão, para as excelentes condições naturais da Baía de Todos os Santos: águas abrigadas e profundas. Mas esquecem do fundamental: Salvador é um porto urbano sem acesso ferroviário e a Baía de Todos os Santos, na hipótese de um porto *offshore* ou localizado em Aratu, está a mais de 1.700 km de Santos e a cerca de 4.000 km de Buenos Aires. Ora, os portos entre o Rio de Janeiro e Buenos Aires, concentram quase 80% da movimentação de contêineres brasileira e 98% da movimentação argentina e uruguaia. É muito pouco provável que um “hub-port” no Brasil venha se localizar em Salvador, em detrimento de alguma local no Centro-Sul do país.

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

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

plataformas de petróleo, especialmente as de nova geração, do tipo FPSO que demandam alturas de passagem de 100 a 130m, para quais foi inclusive projetado o Estaleiro da Enseada do Paraguaçu, em São Roque na BTS.

OBSTACULIZAÇÃO DA BOCA DA BAÍA DE TODOS OS SANTOS

produzir plataformas *offshore*. Esta opção não existe no 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 de terminais portuários etc.

O Governo da Bahia não acredita que a simples atividade de manutenção de plataformas justifique um investimento desta ordem 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.

Eles terão mais de cinco anos para se adaptar. Para o estaleiro Enseada, particularmente, existe a possibilidade de operar como canteiro industrial da Ponte, produzindo camisas metálicas para suas fundações, dolphins (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.

Idem resposta acima e, conforme a norma ABNT 13246/Pienc, a maior boca de navio admissível na passagem em mão dupla no vão central será de 62,5m e 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
-------------------------------------	---

Desta forma a entrada da BTS nunca deve ser obstaculizada na sua principal passagem por construções que limitem largura e altura acima do nível de mar e em termos de calado máximo no estado da tecnologia previsível, por que esta acessibilidade é parte de seu potencial econômico e essencial para sua capacidade de desenvolvimento futuro da BTS, do Recôncavo, da RMS, do Estado da Bahia e da navegação brasileira e sul-americana. * Para não colocar em risco a perda deste potencial qualquer intervenção na sua boca terá que respeitar as seguintes dimensões, aproximados do estado tecnológico da navegação e de plataformas de petróleo, preliminarmente estimados em: o Vertical acima do nível do mar: atualmente, pelo menos 140m o Vertical abaixo do nível do mar: atualmente, pelo menos 30m o Horizontal para navegação bidirecional concomitantemente 3000m Desta forma está evidente que a Ponte Salvador-Itaparica dimensionado nesta PPP com: o vão vertical limitado (inicialmente projetado em 125m) agora reduzido para 85m (de acordo com SEPLAN para fins de reduzir o custo da obra em R\$ 2bi) o vão horizontal de passagem (inicialmente projetado em 550m) agora reduzido para 450m não atende as dimensões mínimas acima estipuladas e, assim, estrangula - daqui para frente - a boca da Baía de Todos os Santos (para o tempo da vida útil desta estrutura de concreto) e elimina grande parte do potencial de desenvolvimento futuro da BTS. A única solução técnica viável para uma travessia da BTS, que preserve este potencial de desenvolvimento para o futuro é construir, pelo menos, parcialmente em um trecho estratégico da BTS na forma submersa, que inclusive pode ficar mais aconselhável quando agrega valor quando acessa plataformas de portos offshore.	maior boca de navio admissível na passagem em mão única nos vãos adjacentes será de 57 m. No futuro com o incremento do tráfego de navios para o fundo da baía, observamos que a passagem pelos vãos adjacentes atende, em mão única , 96 % dos navios que demandam o fundo da baía de Todos os Santos (composição dos fatores boca e calado aéreo). O vão central por sua vez responde por 100% desse atendimento. Ao final, teremos 4 linhas de navegação , sendo duas no vão central (tráfego em mão dupla) e duas , em mão única , pelos vãos adjacentes, totalizando 850 m de largura total de área de navegação para o cruzamento da ponte. Assim concluímos que não haverá risco de gargalo em relação aos navios que se destinam as áreas portuárias ao N , NE, NW da baía de Todos os Santos.
--	--

QUESTIONAMENTO 87	
TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Em contribuição à Consulta Pública Seinfra nº 001/2018, para construção e operação, da Ponte Salvador-Itaparica, entre os Municípios baianos de Salvador e Vera Cruz e seus acessos, vimos fazer algumas considerações necessárias ao processo, conforme abaixo destacados: Com referência à Licença Prévia anexada no site desta Secretaria, após a respectiva análise, necessário se faz encaminharmos a matriz de responsabilidade das condicionantes prevista	A contratada será responsável pela obtenção de todas as licenças, autorizações e alvarás necessários a realização das obras

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 a obtenção da Licença de Implantação (LI), no que tange à responsabilidade do Governo do Estado e Concessionária;

Com referência aos dados publicados, não identificamos os dados referentes a Planilha de fluxo de caixa, Taxa interna de retorno (TIR), índice de Cobertura do Serviço da Dívida (ICSD), taxas e seguros bancários considerados na viabilidade financeira; assim sendo, necessário se faz que sejam disponibilizados os documentos e informações correspondentes para a devida análise da viabilidade;

. Ainda em referência aos dados publicados, não identificamos no Edital a premissa de utilização do incentivo fiscal da Sudene, na consideração na modelagem econômica e financeira acarretando a redução do investimento do Governo do Estado;

Com referência às minutas do Edital e do contrato, não identificamos a premissa das isenções de ISS(Imposto Sobre Serviços) dos municípios beneficiados na fase de construção e operação do ISS, e assim considerando que com o aumento da demanda com a construção da Ponte Salvador/Itaparica estes serão os maiores beneficiados de arrecadação com o aumento de fluxo de pessoas, a isenção servirá como contrapartida dos municípios beneficiados gerando uma redução do investimento do Governo do Estado, razão pela qual faz-se necessária a elucidação das premissas no edital/contrato.

QUESTIONAMENTO 88

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Qual o efeito do impacto dos pilares, no que diz respeito as correntes marinhas tendo em os efeitos de enchentes e vazantes das mares. Efeitos do transporte de sedimentos, decorrentes do efeitos consequentes das barreiras que os pilares e suas bases, terão sobre o fluxo das correntes marítimas? Simulações em modelo computacional das consequências e impacto nos aspectos ambientais, resultados e mitigação o que se tem identificado?	Os efeitos dos pilares da Ponte Salvador-Ilha de Itaparica serão irrelevantes ou pouco significativos no que concerne às correntes marinhas, às marés e ao transporte de sedimentos. É o que concluem tanto os estudos de hidráulica marítima, quanto o EIA-Rima realizados para o projeto. Ambos estão disponíveis no site do projeto, em: http://www.pontesalvadorilhadeitaparica.ba.gov.br/

QUESTIONAMENTO 89

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
-------------------------------------	---

- ASPECTOS JURÍDICOS E REGULATÓRIOS 1. Identificamos que na versão revisada da Minuta do Contrato, disponibilizada em 15 de fevereiro de 2019, foi excluída a cláusula que regulava a repartição do risco cambial vinculado à obtenção de recursos ou ao projeto financeiro em moeda estrangeira. Faz-se necessário ter-se em conta que a dimensão do projeto da Ponte Salvador – Itaparica demandará a obtenção de financiamentos de grande vulto, os quais não poderão estar limitados ao mercado financeiro nacional, obrigando a Concessionária a recorrer a recursos provenientes do exterior. Desta forma, para viabilização do projeto, é importante que o Concedente compartilhe os riscos que poderão advir do risco cambial relativo a estes recursos exclusivamente na hipótese de financiamento. Por esta razão, entendemos que a cláusula 24.8 deve ser reinserida na Minuta do Contrato, prevendo se, expressamente, o compartilhamento integral do risco cambial entre o Governo e a Concessionária na hipótese de financiamento internacional de recursos para a execução do projeto. Outrossim, sugere-se que para fins de cobertura máxima (antiga sub cláusula 24.8.8) seja considerado o valor de US\$ [●] ([●] dólares americanos).	Será incluída na publicação do Edital.
--	---

QUESTIONAMENTO 90

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
Também identificamos que na versão revisada da Minuta do Contrato, a cláusula 28, que trata da Garantia Pública, foi suprimida. Considerando o disposto no art. 8º da Lei Federal nº 11.079/2004 e no art. 16 da Lei Estadual nº 9.290/2004 e a complexidade do projeto objeto desta PPP que envolverá considerável monta de investimentos por parte do parceiro privado que deverão contar com a participação do parceiro público, entendemos que referida supressão deva ter sido fruto de algum equívoco na revisão do documento.	A cláusula será incluída na publicação do edital.

QUESTIONAMENTO 91

TEOR DA QUESTÃO	RESPOSTA
. Em relação ao Item 05 – “Quadro de Tarifas”, solicitamos que seja esclarecido se a tabela tarifária se resumirá às categorias listadas na tabela apresentada no Item 5 – “Quadro de Tarifas” ou haverá alteração para o padrão nacional por eixos?	Será revisado na publicação do Edital, Anexo X 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

Salvador, 10 de setembro de 2019

Mateus da Cunha Dias
Diretor de Intermodalismo