

Relatório da Consulta e Audiência Pública n. 01/2019

Concessão da Rodovia MS-306

O Projeto de Concessão da Rodovia MS–306 foi submetido à Consulta e Audiência Pública, em atenção ao disposto no art. 39 da Lei nº 8.666/93, por meio da publicação do Aviso de abertura de Consulta e Audiência Pública no Diário Oficial do Estado - DOE nº 9.955, de 1º de agosto de 2019, página 31, com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições para o aprimoramento do Projeto de Concessão.

O Regulamento da Audiência Pública nº 01/2019 foi disponibilizado no sítio eletrônico do EPE, www.epe.segov.ms.gov.br, bem como a seguinte documentação:

- Minuta de Edital
- Minuta de Contrato
 - Anexo 1 - Termo de Arrolamento e Transferência de Bens
 - Anexo 2 - Programa de Exploração da Rodovia - PER
 - Anexo 3 - Modelo de Fiança Bancária
 - Anexo 4 - Modelo de Seguro-Garantia
 - Anexo 5 - Minuta da Portaria Agepan (Penalidades Aplicáveis à Concessionária)
- Resumo Executivo
- Estudos de Viabilidade
 - Modelagem Técnica:
 - ❖ Produto 1 - Estudo de Tráfego
 - ❖ Produto 2 - Estudos Engenharia
 - ✓ Tomo I - Cadastro
 - ✓ Tomo II - Estudos Ambientais
 - ✓ Tomo III - Trabalhos Iniciais
 - ✓ Tomo IV - Recuperação
 - ✓ Tomo V - Manutenção
 - ✓ Tomo VI - Programa de Investimentos
 - Modelagem Econômica
 - Modelagem Operacional
- Planilhas
- Licenciamento Ambiental
- Formulário de Contribuições da Consulta e Audiência Pública

O período de Consulta Pública foi de 1º a 31 de agosto de 2019, sendo oportunizada a participação da sociedade por meio do envio de manifestações por escrito, conforme formulário disponibilizado no sítio eletrônico do EPE.

A sessão pública da Audiência, realizada em 16 de agosto de 2019, das 09 às 12 horas, na sede do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Mato Grosso do Sul - CREA/MS em Campo Grande – MS, teve início com a composição da Mesa Diretora presidida pelo Sr. Eduardo Riedel – Secretário de Estado de Governo e Gestão Estratégica, e dos seguintes membros:

- Sra. Fabiola Marquetti Sanches Rahim, Procuradora-Geral do Estado de MS;
- Sr. Carlos Eduardo Girão de Arruda, Controlador-Geral do Estado de MS;
- Sr. Luís Roberto Martins de Araújo, Secretária de Estado de Infraestrutura interino;
- Sra Eliane Detoni, Secretária Especial do Escritório de Parcerias Estratégicas;
- Sr. Youssif Assis Domingos, Diretor-Presidente da Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Mato Grosso do Sul.

Após a composição da Mesa Diretora, foram apresentados pelo Grupo Técnico os principais aspectos das modelagens técnica, econômico-financeira e jurídica do Projeto de Concessão da Rodovia MS-306.

Durante a sessão, foi oportunizada aos interessados a apresentação de contribuições e questionamentos por escrito, os quais foram lidos e respondidos. Também foi concedida a palavra para manifestação verbal dos interessados.

No período de Consulta e Audiência Pública, foram recebidas 40 (quarenta) manifestações, sendo:

- 25 (vinte e cinco) questionamentos escritos;
- 03 (três) questionamentos verbais durante a sessão pública;
- 12 (doze) contribuições para aprimoramento do projeto.

Todas as contribuições recebidas no âmbito da Consulta e Audiência Pública nº 01/2019 foram analisadas e respondidas pela equipe técnica do Governo do Estado, sendo seu conteúdo apresentado no Anexo I deste Relatório.

Anexo I

Questionamentos e Contribuições

Consulta e Audiência Pública n. 01/2019

Interessado: Mário Basso – Presidente da ABENC-MS (Associação Brasileira de Engenheiros Civis do Estado de Mato Grosso do Sul)

➤ **QUESTIONAMENTO 01: A AGEPAN conta com equipe técnica para a fiscalização da rodovia?**

Esclarecimento Presencial (Eliane Detoni): A AGEPAN tem trabalhado conosco desde o começo deste projeto de forma a harmonizar e ajustar todos os requisitos relativos à execução do contrato. Ela tem se preparado para isso e está trabalhando na elaboração de suas portarias. As minutas das portarias que fazem parte do contrato estão disponíveis no site. Além disso, estamos trabalhando no sentido de viabilizar parcerias para apoio técnico durante a fase de fiscalização juntamente com a AGESUL. A AGEPAN também terá uma verba de fiscalização prevista no contrato, que irá garantir que ela tenha um suporte ou apoio operacional, caso isso se faça necessário.

Interessado: Fernando

➤ **QUESTIONAMENTO 02: Qual foi o valor dos estudos iniciais?**

Esclarecimento Presencial (Eliane Detoni): O valor teto para o ressarcimento publicado no Procedimento de Manifestação de Interesse foi de R\$ 5 milhões. Houve um aproveitamento de 95% dos estudos da modelagem jurídica, modelagem econômica financeira e modelagem técnica e dos estudos regulatórios. O valor final ficou na ordem de quatro milhões e setecentos e quarenta e um mil reais.

➤ **QUESTIONAMENTO 03: Qual o valor mínimo que se espera da licitação para o valor de outorga?**

Esclarecimento Presencial (Eliane Detoni): O Estado não fixou valor de outorga mínima, portanto, o valor mínimo a ser apresentado poderá ser zero. O Projeto não foi desenvolvido com o intuito fiscal ou de arrecadação. O valor de outorga a ser apresentado vai depender do plano de negócios da proponente interessada, de como prevê sua rentabilidade ao longo da concessão e da forma como planeja executar os serviços previstos no PER.

Esclarecimento Presencial (Eduardo Riedel): Por parte do governo, esta linha de condução das chamadas concessões, de fato, não tem nenhum interesse em capitalização ou busca de soluções fiscais. É realmente para otimizar investimentos.

O modelo de outorga busca o melhor resultado possível para o Estado com a concessão, tanto que o recurso será carimbado para destinação ao Fundo de Desenvolvimento Rodoviário - "FUNDERSUL". Portanto, não integrará, em nenhuma hipótese, a fonte 100.

- **QUESTIONAMENTO 04: Dentre os benefícios esperados, a vida útil foi estabelecida no final do contrato de 30 anos. Em 30 anos não seria mais interessante para a população sul mato-grossense um período maior?**

Esclarecimento Presencial (Rafael Viana): Inicialmente o prazo da concessão foi fixado na própria lei estadual que enquadrava a MS-306. Então, foi fixado o prazo de trinta anos. Este prazo é usual em projetos de concessão e PPP e foi também corroborado com resultados dos estudos econômico-financeiros, mas nada impede, por decisão justificada do Estado, que este prazo possa ser prorrogado futuramente.

Interessado: Averaldo Barbosa – Presidente da Câmara de Vereadores do município de Costa Rica

- **QUESTIONAMENTO 05: A praça de pedágio no município de Costa Rica no projeto está antes ou depois do trevo da MS-316?**

Esclarecimento Presencial (Eduardo Quina): A praça de pedágio está localizada antes do entroncamento com a MS-316.

- **QUESTIONAMENTO 06: Existe alguma previsão de redução no valor do pedágio, havendo um aumento do fluxo de veículos acima do estimado?**

Esclarecimento Presencial (Eduardo Quina): O risco de tráfego é tradicionalmente um risco da Concessionária. Isso quer dizer que se houver uma redução no fluxo do tráfego, não há nenhuma compensação para a Concessionária. Da mesma forma, havendo um aumento na demanda, o benefício, se alocado o risco a ela, será da Concessionária. Porém, importante ressaltar que se a demanda representar um crescimento extraordinário, haverá a necessidade de ampliação de capacidade da rodovia que, conforme exposto na apresentação técnica do projeto, será de responsabilidade da concessionária e não gerará reequilíbrio do contrato.

Dessa forma, havendo um acréscimo extraordinário na demanda, o valor arrecadado acima do esperado será utilizado para promover as obras e serviços necessários para a ampliação da capacidade e para manutenção do nível de serviço determinado no Programa de Exploração da Rodovia – PER.

- **QUESTIONAMENTO 07: Em que momento a Concessionária ficará obrigada a fazer a duplicação e qual será o formato a ser utilizado, por exemplo, as prioridades?**

Esclarecimento Presencial (Eduardo Quina): Ao se atingir o nível de saturação “E” da rodovia, metodologia adotada conforme HCM, que se encontra consignada no edital, a concessionária terá que duplicar.

As prioridades serão determinadas pelo fluxo de veículos. A rodovia foi dividida em vários segmentos homogêneos, que são segmentos de tráfegos similares, normalmente entre entroncamentos com outras rodovias. Aquele segmento que extrapolar o nível de serviço estipulado no Programa de Exploração da Rodovia, será duplicado. Então, a prioridade é automática em função da demanda: onde houver maior demanda, o nível de serviço será ultrapassado, sendo necessária a ampliação da capacidade.

Interessado: Roni Cota – Vereador do município de Costa Rica

➤ **QUESTIONAMENTO 08:** Em Costa Rica, existem muitos pequenos agricultores que depositam seus produtos em armazéns de Chapadão do Sul. Existe a possibilidade de redução, isenção ou taxa diferenciada em época de safra, mediante cadastro prévio dos produtores?

Esclarecimento Presencial (Eduardo Quina): Este é um tema debatido em praticamente todos os projetos de concessão do País. Importante frisar que, independente da concessão da Rodovia MS-306, este produtor tem dificuldades e custos para depositar seus produtos em armazéns de Chapadão do Sul. O pedágio, apesar de ter um custo, vem acompanhado do benefício de redução dos custos de manutenção dos veículos e do ganho de tempo do usuário da rodovia.

Dessa forma, o pagamento do pedágio é compensado pelas melhorias realizadas na rodovia, que refletem na economia do transporte, não devendo ser encarado apenas como um custo. Um exemplo prático: o usuário está transportando uma mercadoria perecível e tem um contratempo qualquer no seu veículo ou um acidente. Hoje, o usuário da rodovia depende de uma ajuda espontânea de algum outro usuário que esteja transitando pela rodovia para acionar um guincho. No cenário de uma rodovia concessionada, o usuário terá a sua disposição socorro mecânico imediato. Assim, se hoje o usuário poderia perder a mercadoria perecível transportada e arcar com um grande prejuízo em razão da demora no socorro, na concessão, o pagamento do pedágio é compensado pela agilidade e presteza do socorro a ser prestado pela Concessionária.

Interessado: Lucas – Vereador do município de Costa Rica

➤ **QUESTIONAMENTO 9:** Fiquei na dúvida sobre os recursos para os municípios, se tem carência ou vai ser de imediato com a implantação da cobrança do ISS?

Esclarecimento Presencial (Rafael Viana): Inicialmente, como exposto na apresentação, a expectativa é de que a cobrança de tarifa comece após um ano, basicamente quando os investimentos iniciais forem concluídos. Então, para o ISS incidente da tarifa, somente quando a Concessionária concluir essas obras. No entanto, desde o início da concessão, a Concessionária estará mobilizada contratando prestação de serviços, o que gerará arrecadação de ISS para a região da concessão.

Interessado: José Donizete Ferreira Freitas – município de Cassilândia

➤ **QUESTIONAMENTO 10:** Fiz uma observação a título de solicitação, quanto a possibilidade de viabilizar o alargamento de pista com a construção de canteiro central ao menos 5 km na chegada de Cassilândia até encontrar com a BR-158, que está aproximadamente a 1Km da saída da cidade até o entroncamento. Isso porque temos a UEMS, laticínios, entre outros que geram grande movimentação naquela região.

Esclarecimento Presencial (Eduardo Quina): Podemos verificar a possibilidade dessa ampliação de capacidade, mas a princípio não detectamos a necessidade. Basicamente

consideramos o volume de tráfego que passa por lá e dentro deste parâmetro, observamos que o nível de serviço da rodovia não ultrapassa o nível “D”. Portanto, não foi visualizada essa necessidade. No entanto, podemos revisar esse assunto.

Interessado: Renato Marcílio – Presidente da Associação Sul Mato-Grossense dos Empresários de Obras Públicas

➤ **QUESTIONAMENTO 11: Gostaria de saber se a rodovia a ser concessionada que termina em Cassilândia e emenda na BR, impactará com uma futura privatização da BR ou isso não afeta a privatização deste trecho da MS?**

Esclarecimento Presencial (Eduardo Riedel): O governo estadual está em tratativas com o governo federal, buscando viabilizar essa concessão. Lógico que, por se tratar de uma rodovia federal, temos que respeitar essa decisão já que é de responsabilidade da União. O nosso interesse enquanto Estado é que consigamos avançar com esse projeto para a BR-158, mas isso depende do governo federal repassar para o Estado essa responsabilidade (estadualizando), ou assumir a condução de um processo de concessão. O governador Reinaldo tem tratado isso com o ministro Tarciso de uma maneira direta porque é de interesse do Estado em darmos sequência nesse processo na BR-158.

Interessado: Fião – Vereador do município de Cassilândia

➤ **CONTRIBUIÇÃO 01:** Em 1986, como o prefeito já havia dito, perdi toda minha família e mais onze pessoas num acidente trágico em Cassilândia até Aporé, ou seja, entre Cassilândia e Chapadão do Sul. Eu quero que fique oficializada esta pergunta, pois nós iremos acampar na Câmara Municipal e fazer um pedido ao Governo do Estado, para que leve esta proposta, haja vista que já tem um projeto pedindo que quem ganhar esta concessão possa recuperar a malha viária dentro do município de Cassilândia onde termina a MS-306, na rotatória que liga à BR-158 dentro do perímetro urbano. Nós sabemos que o tráfego ali é muito grande e extenso e a União não tem feito a recuperação e o Município também não tem como fazer e muito menos o Estado.

Então gostaríamos de colocar em pauta esta discussão para a recuperação da malha viária dentro do perímetro urbano que liga a MS-306 a BR-158.

Esclarecimento Presencial (Eduardo Riedel): Obrigado vereador pela sugestão, nós estamos registrando aqui e vamos discutir e avaliar. Mas nós já temos analisado essa discussão, até por conta de outras sugestões que tiveram em Cassilândia mesmo, e o Governo de Estado vai avaliar com o município a possibilidade de avançar nessa obra. Este trecho está atualmente fora da concessão, mas é importante registrar este tipo de iniciativa do Governo do Estado em fazer a concessão, pois é justamente para dar segurança aos usuários da rodovia.

Interessado: Pamela Miranda da Silva e Luiz Henrique Martins Branduliz
Empresa: CONASA Infraestrutura S.A.

➤ **QUESTIONAMENTO 12:** No item 3.4.1 consta o quadro com as considerações do prazo de atendimento/fase (página 56), informando que as Bases Operacionais – provisório deverão ser implantadas até o 9º mês a partir da data de assunção da Concessão e as definitivas no final do 1º ano a contar da data citada. Na operação provisória citada, está considerando atendimento médico de emergência, socorro mecânico e atendimento a incidentes. É visto ainda no mesmo quadro, página 57, o prazo de funcionamento do sistema de rádio comunicação – provisório no 9º mês a contar da assunção. Dúvida: É de conhecimento que, para iniciar os atendimentos operacionais citados, se faz necessário o funcionamento pleno do sistema de radiocomunicação.

O que consiste em operação da radiocomunicação em caráter provisório visando a extensão de 219 km de rodovia?

Esclarecimento: A consideração do funcionamento do sistema de radiocomunicação em caráter provisório visa apenas dar maior tempo para que as estruturas necessárias ao seu funcionamento, como, por exemplo, as torres repetidoras, sejam totalmente implantadas, ou mesmo possibilitar que no período citado a concessionária utilize, por exemplo, serviços de terceiros para a operação do sistema. Isto não quer dizer que o sistema não deve estar operando dentro dos padrões necessários ao apoio às demais funções operacionais.

Nas cláusulas 5.1 e 5.2 do Contrato, resta estabelecido que a Concessionária deverá obter todas as licenças, permissões e autorizações necessárias à execução das obras e serviços previstos no PER, bem como àquelas necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da Concessão, além de adotar todas as providências exigidas pelos órgãos competentes, nos termos da legislação vigente, para a obtenção, renovação, manutenção ou regularização das licenças, permissões e autorizações necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da Concessão, arcando com as despesas e custos correspondentes.

➤ **QUESTIONAMENTO 13:** Ainda no assunto do sistema de radiocomunicação, o funcionamento do sistema está completamente ligado a homologação e autorização da frequência pela ANATEL. Processo esse que não pode ser mensurado pela Concessionária referente ao prazo para aprovação da ANATEL.

Na modelagem está sendo considerado o prazo de solicitação de outorga e autorização da frequência pela ANATEL? Em caso do prazo de análise da ANATEL ultrapassar os 9 meses a contar da assunção do contrato, como será reconfigurado o prazo para funcionamento do serviço operacional do grupo de “Sistema de atendimento ao Usuário”?

Esclarecimento: Sim, o prazo das autorizações necessárias à implantação do sistema foi considerado na modelagem. É importante salientar que, em mais de 50 concessões rodoviárias já implantadas no país, as autorizações para a operação do sistema de

radiocomunicação não demonstraram obstáculo para o funcionamento nos prazos estabelecidos, que são similares aos exigidos na concessão da MS-306. Caso ocorra qualquer entrave para obtenção do licenciamento, a Concessionária poderá lançar mão de outros recursos de comunicação para suporte ao “Sistema de Atendimento ao Usuário”, que deverá estar em operação nos prazos estabelecidos no PER.

- **CONTRIBUIÇÃO 02:** No item 3.4.4.2 – Parâmetros técnicos dos Painéis de Mensagens Variáveis Móveis, menciona que os PMV's deverão ter área mínima de 5m² - (página 62).

Visando o risco que sua dimensão elevada gera no transporte dos equipamentos e a dificuldade na manutenção dos mesmos, **sugerimos a contribuição de analisar a substituição do PMV baseado no Ofício Circular nº 33/2014/GEFOR/SUINF, encaminhado pela Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT para as Concessionárias de Rodovias Federais, informando as alterações nas especificações dos PMV nas seguintes características: com área mínima aproximada de 1320 mm de altura, por 2460 mm de largura; Altura do caractere no mínimo de 320 mm.**

Tais dimensões observam a capacidade de visibilidade de 270 m e capacidade de leitura de 200m, numa velocidade de 80km/h, equivalente a 9,1s de tempo de leitura para o motorista.

Esclarecimento: Agradecemos a contribuição e informamos que será acatada, com a alteração da redação do PER no item que trata das dimensões dos PMVs Móveis.

- **QUESTIONAMENTO 14:** No Item 5 – Gestão Ambiental – “A Concessionária deverá observar e cumprir, às suas expensas, a legislação ambiental vigente, incluindo eventuais providências exigidas pelos órgãos ambientais competentes, nos níveis federal, estadual e municipal, incluindo todas as instruções de serviço, normas, regulamentos e resoluções, tais como instruções e procedimentos do DNIT, a base legal adotada pelo IBAMA, IMASUL e pelos órgãos ambientais estaduais e municipais, leis federais, estaduais e municipais de Meio Ambiente, portarias, resoluções do CONAMA e do Poder Concedente”.

A Concessionária poderá fazer uso da Portaria nº 289 de julho de 2013 que dispõe sobre procedimentos a serem aplicados pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA no licenciamento ambiental de rodovias e na regularização ambiental de rodovias federais?

Esclarecimento: A Portaria MMA n.º 289/2013 não é aplicável ao presente caso, competindo ao IMASUL definir os procedimentos de regularidade ambiental.

- **QUESTIONAMENTO 15:** Planilha de acessos simples: não consta **memória de cálculo com as considerações adotadas para gerar os quantitativos dos serviços da “MC Acessos – AP-rev1”** – principalmente terraplenagem e pavimentação. **Seria possível disponibilizar as informações?**

Esclarecimento: As especificações constantes do PER sobre este tema e outros pertinentes, bem como o “Modelo de Acesso – Pista Simples” apresentado no item 3.2.6.3 do PER, são suficientes para que os Licitantes façam suas estimativas de

quantidades para execução dos referidos acessos. Importante salientar que os estudos apresentados têm como objetivo apenas verificar a viabilidade da concessão, sendo de responsabilidade das licitantes a realização de todos os levantamentos necessários à elaboração de suas propostas.

➤ **QUESTIONAMENTO 16:** Considerando a diversidade e a relevância da aquisição dos materiais derivados do asfalto e a volatilidade observada na comercialização no território nacional desses produtos, o DNIT emitiu o Boletim Administrativo nº 004 em 07 de janeiro de 2019, alinhando a aplicação dos índices de reajustamento das obras no âmbito do DNIT.

Visando que o consumo dos produtos asfáltico impacta tragicamente em obras de infraestrutura de transportes, se faz a necessidade de maior esclarecimento se **está sendo previsto na modelagem o reequilíbrio contratual em função do reajuste dos produtos asfálticos e qual será a periodicidade do reequilíbrio sobre o tema?**

Esclarecimento: As cláusulas 19.1.6 e 19.1.7 preveem que os custos excedentes relacionados às obras e aos serviços objeto da Concessão, bem como os custos para execução dos serviços previstos no PER serão de responsabilidade da Concessionária. Assim, ao assinar o contrato, a Concessionária declara ter conhecimento da natureza e extensão dos riscos, não fazendo, portanto, jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, caso qualquer dos riscos venha a se materializar.

➤ **QUESTIONAMENTO 17:** O Estado do Mato Grosso do Sul tem alguma portaria que isenta os veículos de transporte de cargas circularem vazios nas vias terrestres estaduais da cobrança de pedágio sobre os eixos que se mantiverem suspenso ou está prevista a vigência do tema até a assinatura do Contrato de Concessão? Se sim, como será reequilibrado o contrato em função ao eixo suspenso? O atendimento desta e de outras leis e regulamentos em vigor não ensejam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Esclarecimento: Não, o Estado do Mato Grosso do Sul não possui portaria referente aos eixos suspensos. Contudo, a Concessionária é obrigada a cumprir com todas as leis e regulamentos em vigor, inclusive a Lei Federal nº 13.711/2018, que alterou o art. 17, da Lei Federal nº 13.103/2015 e determinou a isenção da cobrança de pedágio, em todo o território nacional, dos veículos de transporte de cargas que circularem vazios e que mantiverem os eixos suspensos. Salienta-se que tal situação já foi considerada nos estudos de tráfego que fazem parte dos estudos de viabilidade da referida concessão.

➤ **QUESTIONAMENTO 18:** Qual a data do estudo de tráfego apresentado no edital?

Esclarecimento: Fevereiro de 2019.

- **QUESTIONAMENTO 19:** A Concessionária realizará o estudo de tráfego baseado no Manual de Estudos de Tráfego do DNIT – IPR-723/2006. Baseado no estudo de tráfego que será realizado, a Concessionária realiza o dimensionamento das Praças de Pedágio e atendendo os parâmetros de fluxo por cabine serão adotados de acordo com os padrões de cobrança usuais e verificados em sistemas similares de outras praças e estudos existentes:

	ESTUDOS		
	TIPO DE CABINE		
	MANUAL	AUTOMÁTICA	MISTA
WOO e HOEL (1991)	-	665-745	
PIETRZYK e MIERZEJEWSKI (1993)	350	500	700
LIN e SU (1994)	360	775	
PESQUERA et al. (1997)	225	475	
POLUS e RESHETNIK (1997)	250-450	550-850	

Levando em consideração os dados atuais levantados com o estudo de tráfego que será realizado, a **Concessionária poderá apresentar o projeto de implantação das praças com novo dimensionamento de faixas e cabines?**

Esclarecimento: Sim. A Concessionária poderá apresentar o projeto de implantação das praças com novo dimensionamento de faixas e cabines, desde que obedeça ao mínimo estipulado no PER para as quantidades e tipos de faixas e cabines a serem implantados.

- **QUESTIONAMENTO 20:** Qual foi o parâmetro adotado para projeção de tráfego (ex: baseado no crescimento do agronegócio na região)?

Esclarecimento: Todos os parâmetros utilizados nos estudos de tráfego estão descritos no Produto 01 - Estudos de Tráfego e Demanda da Modelagem Técnica, dos estudos de viabilidade disponibilizados em Consulta Pública.

- **QUESTIONAMENTO 21:** A consideração de Passivos Ambientais segue o Manual para Atividades Ambientais Rodoviárias (IPR-730) do DNIT, Instruções de Proteção Ambiental das Faixas de Domínio e Lindeiras das Rodovias Federais (IPR-713.2005) e Instrução de Proteção Ambiental para Recuperação de Passivos Ambientais (IPA-08)?

Esclarecimento: Sim, foram consideradas todas estas instruções.

- **QUESTIONAMENTO 22:** As eventuais receitas acessórias impactarão no reajuste anual na TP?

Esclarecimento: As eventuais receitas acessórias, ou extraordinárias, como previstas no Contrato, são quaisquer receitas complementares, acessórias ou alternativas à Tarifa de Pedágio, decorrentes da exploração do Sistema Rodoviário e de projetos associados.

Parcela da receita advinda de Receita Extraordinária será revertida à modicidade tarifária, anualmente, no momento da revisão ordinária da Tarifa Básica de Pedágio, mediante a análise pela AGEPAN dos resultados das Receitas Extraordinárias, nos termos deste Contrato e da regulamentação vigente.

- **QUESTIONAMENTO 23:** Existe algum entroncamento com Rodovia Federal e se existe projeto para fusão do posto de policiamento entre a Polícia Estadual e Federal para atender também a MS-306?

Esclarecimento: Existem 03 (três) entroncamentos da MS-306 com rodovias federais, a saber: 02 (dois) com a BR-359 e 01(um) com a BR-060. Não existe Posto da Polícia Rodoviária Federal no trecho a ser concedido. Conforme previsto no PER, será implantado 01 Posto da Polícia Militar Rodoviária do Mato Grosso do Sul, responsável pelo policiamento de todo o trecho concedido.

- **QUESTIONAMENTO 24:** O Caderno de Modelagem Operacional define que a Concessionária deverá disponibilizar 3 ambulâncias, sendo 02 do tipo C e uma do tipo D obedecendo aos critérios e normas do Ministério da Saúde. Entretanto, no orçamento é cotada apenas as ambulâncias tipo C. Considerando que a do tipo D é muito mais cara, solicitamos esclarecer.

Esclarecimento: Agradecemos a contribuição e salientamos que será retirado do texto a referência à ambulância tipo "D".

- **QUESTIONAMENTO 25:** O Caderno de Modelagem Operacional define que a Concessionária deverá disponibilizar para a Polícia Rodoviária Estadual 2 viaturas com capacidade para 5 passageiros, e mais duas viaturas semelhantes para a AGESUL. **No orçamento constante do mesmo caderno, não aparece nenhuma viatura para a Polícia, e apenas um veículo tipo Gol para a AGESUL. Solicitamos esclarecer.**

Esclarecimento: Agradecemos a contribuição e informamos que o texto será corrigido, considerando que há previsão de 1(um) veículo para a AGEPAN, conforme previsto no PER e modelo econômico-financeiro.

- **CONTRIBUIÇÃO 03** - O mesmo caderno define que a Concessionária deverá alocar apenas um veículo para Inspeção de Tráfego. **Considerando a extensão do trecho concessionado – 219,5 km, acreditamos que apenas um veículo para inspeção é insuficiente. Sugerimos uma melhor avaliação sobre o tema.**

Esclarecimento: Após avaliação interna, em função da extensão da Rodovia, não se vislumbrou a necessidade de adicionar mais veículos para realização da inspeção de tráfego, ficando a critério e expensas da SPE a ser constituída, a modificação deste número. Destaca-se ainda que o veículo de inspeção não é o único mecanismo de fiscalização previsto no PER.

- **QUESTIONAMENTO 26:** O mesmo caderno estabelece que serão alocados na Concessão 26 veículos tipo Gol para uso profissional. Solicitamos esclarecer com mais detalhes a finalidade desses veículos.

Esclarecimento: O número de veículos, dimensionado nos estudos para atendimento ao suporte técnico, administrativo e operacional da futura Concessionária varia ao longo do período da concessão entre 19 e 26 veículos. Destaca-se que este número não é obrigatório, podendo a futura Concessionária dimensioná-lo de acordo com seus critérios, desde que os parâmetros de desempenho estipulados no PER sejam atendidos.

➤ **CONTRIBUIÇÃO 04** - No caderno de Resumo Executivo está definida a obrigatoriedade de instalar câmaras CFTV a cada 2 km da rodovia, todas com gestão no CCO. Não foi verificado o custo dessas câmaras nos orçamentos da modelagem.

Esclarecimento: Os custos de implantação do CFTV, bem como de sua manutenção e conservação, e também do sistema de fibra ótica, necessário à sua operação, foram apresentados na planilha intitulada “MC Fibra Ótica e CFTV_MS-306_AP_Rev1” e considerados na modelagem econômico-financeira da concessão.

➤ **QUESTIONAMENTO 27:** O caderno de Modelagem Operacional define que a Concessionária deverá implantar um posto de fiscalização para o Polícia Rodoviária Estadual e AGESUL. Porém, não especifica tamanho, área a ser construída, área a ser desapropriada. Favor esclarecer.

Esclarecimento: As informações solicitadas foram apresentadas no PER, nos itens 3.4.10 para a AGEPAN e 3.4.11 para a Polícia Rodoviária Estadual.

➤ **CONTRIBUIÇÃO 05** - Não foi verificado nos documentos a presença do Verificador Independente para apuração dos índices de desempenho. **Sugerimos a inclusão do verificador independente no modelo de concessão por ser uma entidade que transmite segurança às partes envolvidas e aos potenciais financiadores do projeto.**

Esclarecimento: Na modelagem do projeto não foi prevista a contratação de Verificador Independente. A AGEPAN é quem atuará como fiscalizadora da concessão, sendo responsável pela supervisão, inspeção e auditoria do contrato, bem como pela avaliação do desempenho da Concessionária. Mas é de suma importância destacar que, a agência de regulação do Estado é dotada de autonomia no exercício dessas atribuições, além de dispor de quadro técnico especializado para o exercício da regulação, planejamento e fiscalização.

Ressalta-se ainda que, no decorrer de suas atividades, caso entenda necessário um apoio técnico, poderá viabilizar esse suporte. Para tanto, está prevista no contrato uma verba de fiscalização, destinada ao exercício das atividades de regulação e fiscalização da AGEPAN.

➤ **CONTRIBUIÇÃO 06** - A exigência de apresentação de cartas atestando a viabilidade e adequabilidade das propostas econômicas escritas emitidas por entidade ou instituições financeiras e empresas de auditoria tem um alto custo e podem afastar eventuais licitantes da concorrência. **Sugerimos que a certificação da viabilidade e adequabilidade das propostas seja verificada pelo Poder Concedente e que os custos destas verificações sejam incluídos no projeto.**

Esclarecimento: Cabe ao Poder Concedente definir os critérios pelos quais realizará a avaliação da inexequibilidade ou incompatibilidade financeira da proposta. O §3º, do art. 15, da Lei Federal n.º 8.987/95, determina que o Poder Concedente recusará propostas manifestamente inexequíveis ou financeiramente incompatíveis com o objetivo da licitação.

Dentre os mecanismos que asseguram a higidez da Proposta Econômica Escrita, destacamos a necessidade de apresentação de carta de instituição ou entidade financeira que assessora a Proponente na montagem financeira do empreendimento, declarando que analisou a documentação apresentada pela Proponente e atesta sua viabilidade e exequibilidade, sob os aspectos contábil e tributário. É importante ressaltar que a exigência de atestação emitida por entidades financeiras reforça a solidez e liquidez das empresas licitantes, cabendo ao Governo do Estado avaliar todos os documentos e requisitos necessários para atendimento ao edital.

➤ **CONTRIBUIÇÃO 07** - A exigência de “Prova de regularidade fiscal perante as Fazendas estadual e municipal (referente aos tributos mobiliários e imobiliários) todas do domicílio ou sede da Proponente, datada de, no máximo, 180 (cento e oitenta) dias anteriores à Data para Recebimento dos Volumes” contida na pág. 46 da minuta do Edital não especifica se a comprovação se refere a débitos inscritos ou não em dívida ativa, **sugerimos a complementação da exigência para evitar eventuais interpretações e judicialização do procedimento.**

Esclarecimento: Agradecemos pela contribuição e informamos que serão revisadas as exigências constantes do edital.

➤ **CONTRIBUIÇÃO 08** - Em relação a “Prova de regularidade fiscal perante a Fazenda Nacional, por meio da apresentação das seguintes certidões” também contida na pág. 46 da minuta do Edital e que exige a apresentação de duas certidões distintas, ocorre que a Receita Federal emite apenas uma certidão para todas as comprovações ali exigidas, não é mais realizada a emissão de certidão específica para débitos previdenciários, portanto **sugerimos a correção da exigência para evitar interpretações diversas.**

Esclarecimento: Agradecemos a contribuição, o tema será objeto de revisão.

➤ **CONTRIBUIÇÃO 09** - **Sugerimos a retirada da exigência de apresentação da aprovação do balanço das licitantes interessadas por “assembleia geral ou sócios”, contida na pág. 46 da minuta do Edital.** A aprovação ou não dos balanços e demonstrações financeiras das empresas não está ligado à regularidade das contas das empresas perante a lei. A aprovação ou não dos balanços e demonstrações financeiras está ligada à responsabilidade dos administradores no exercício social. Tanto a Lei das S.A. (art. 132) quanto o Código Civil (art. 1078) que regula as empresas limitadas, dispõem sobre “tomar as contas dos administradores” e não em aprovar as contas. A assembleia geral ou de sócios pode não aprovar as contas da companhia, mas isso não significa que a apresentação das contas realizada pela administração esteja irregular em relação a legislação específica, ou que a saúde financeira da empresa está ruim ou ainda que as contas não sejam verdadeiras.

Esclarecimento: De acordo com o art. 31, inciso I, da Lei Federal nº 8.666/93, a documentação relativa à qualificação econômico-financeira limitar-se-á ao balanço patrimonial e demonstrações contábeis do último exercício social, já exigíveis e apresentados na forma da lei, o que inclui sua aprovação pelos órgãos internos da Sociedade.

➤ **QUESTIONAMENTO 28:** Em relação à viabilidade econômica financeira do projeto e o seu financiamento, o modelo proposto possui alguma referência de sucesso/eficiência em andamento no Brasil? Qual a proteção eleita para que eventuais licitantes que porventura apresentem propostas econômicas ousadas, ou seja, com descontos muito elevados em relação a estimativa contida nos estudos, irão conseguir realizar os investimentos necessários nos prazos estipulados?

Esclarecimento: O Modelo econômico-financeiro adotado nos estudos, do qual faz parte a análise de factibilidade dos financiamentos necessários ao bom desempenho do projeto de concessão é amplamente utilizado nas concessões rodoviárias no País.

As premissas de viabilidade econômico-financeira estão detalhadas no Caderno 3- Modelagem Econômico-Financeira e, no que se refere ao financiamento, destaca-se que foi adotada a linha de financiamento disponibilizada pelo BNDES, uma das principais Instituições Financiadoras do País.

É importante ainda destacar que, pelo modelo de licitação adotado para a concessão da rodovia MS-306, os licitantes não poderão oferecer descontos sobre a tarifa, sendo adotado o critério de maior oferta de outorga como critério de julgamento da licitação. Essa opção visa evitar o risco de que descontos em excesso sobre a tarifa comprometam a operação, manutenção e ampliação previstas no Plano de Exploração da Rodovia (PER).

Interessado: Julierme Lopes - representante da sociedade civil e usuário da via

➤ **CONTRIBUIÇÃO 10** - De que forma estruturas adequadas poderão ser implementadas na rodovia para evitar acidentes com animais de grande porte (Antas, Veados, Lobos, Tamanduás)? **Seria interessante passarelas subterrâneas de 1,30 m aprox., para animais deste porte nas proximidades de baixadas e de passagem da fauna.** Como exemplo, as passagens de bois em várias rodovias, evitando o acesso dos animais na pista. Utilizando de uma estrutura barata e eficiente, prevenindo acidentes na rodovia e conciliando a sustentabilidade ambiental com práticas eficazes!

Esclarecimento: Agradecemos a contribuição e informamos que será avaliada a possibilidade de inclusão da referida passagem no Projeto.

Interessado: Ricardo José Peres - Neovia Engenharia

➤ **CONTRIBUIÇÃO 11:** Observando as planilhas nas quais constam os cálculos das quantidades de CAP e óleo combustível necessários à adequada execução de massa asfáltica, verifica-se que há uma aparente incompatibilidade entre as unidades de volume (m³) e de massa (ou peso) (t) ou a correta conversão entre elas. Isto ocasiona num subdimensionamento da quantidade de CAP e óleo combustível, ou até possivelmente, material britado. Como as planilhas fornecidas para a Audiência Pública não contêm fórmulas, dificulta o apontamento assertivo das inadequações. À guisa de exemplo, a planilha nominada “MC Manut Rodov_AP_Rev1.xlsm”, na aba “Quantidades”, realizando-se o somatório da quantidade de massa asfáltica (faixas B, C e V), constantes da coluna AF, chega-se ao total de 379.744m³, ou, em conversão simplificada por meio de uma densidade teórica usual de 2,4t/m³, 911.385t. O total de CAP considerado, também na

coluna AF da mesma aba, é de 21.704t. O resultado é de um teor médio de 0,0238t de CAP por ton. de massa asfáltica, algo um tanto longe do adequado. Se considerarmos um teor teórico médio usual, apenas para efeito de cálculo aproximado, de 0,055t de CAP por ton. de massa asfáltica, seriam necessárias 50.126t de CAP, ou 28.422t acima do considerado na planilha dos estudos. Considerando apenas os custos diretos de aquisição do CAP, conforme valores constantes das planilhas dos estudos de R\$ 2.131,90/t (base set/17), a diferença em dinheiro seria da ordem de R\$ 60mi, sendo necessário ainda crescer o BDI e demais verbas constantes dos estudos. Em um raciocínio equivalente para o óleo combustível, com um consumo teórico usual de 8L/t, chega-se à diferença de 4.192.369L ou, em dinheiro, algo da ordem de R\$ 10,3mi, mais BDI e verbas. Fizemos o apontamento acima citando o material asfáltico e óleo combustível para a fase de “Manutenção”, porém observa-se incongruências nas demais fases como “Restauração da rodovia”. **Entendemos como necessárias as verificações citadas nos estudos para que uma tarifa básica estimada esteja em conformidade com o real valor de mercado para as necessidades apontadas nos estudos.**

Esclarecimento: Agradecemos a contribuição e informamos que será realizada uma completa revisão nas planilhas levando em consideração as observações apontadas.

Interessado: Narci Fernandes - Supervisora de Licitações

➤ **CONTRIBUIÇÃO 12:** De acordo com o Anexo 5, item 11, Qualificação Técnica da minuta do Edital, tenho as seguintes observações:

Número 2 da Tabela VII, não parece clara qual a intenção do Poder Concedente com relação a este item. Fica dúvida a interpretação a respeito se a qualificação técnica seria atendida por uma construtora (executora) ou contratante de uma obra. Também não há uma objetividade do que se considera “empreendimento de grande porte em infraestrutura”. **Poderia haver uma especificação de que tipo de obra pode ser classificada como infraestrutura.** Com relação ao valor do empreendimento de R\$ 100.000.000,00, há carência de uma data-base e mecanismo de ajuste de valores passados de obras mais antigas.

O referido item não possibilita o atendimento da qualificação técnica por meio de um profissional. Esta impossibilidade parece restringir uma participação mais ampla de interessados. Segundo o item 7 da minuta do Edital, podem participar “entidades de previdência complementar” e “fundos de investimentos”, porém parece pouco provável que estas entidades tenham qualificação técnica em seu nome para poder participar do certame. Esta situação acabaria por condicionar a participação de um investidor à formação de consórcio com empresa operadora de rodovia (atendimento ao número 1 da Tabela VII), sendo que, pelo pequeno porte da concessão da rodovia em tela, não haveria, possivelmente, um investidor interessado em se unir a uma operadora de concessão rodoviária e vice-versa. De modo geral, a participação se restringiria às operadoras de rodovias. Assim, entendo que a não permissão da comprovação da qualificação técnica por profissional experiente restaria a uma probabilidade maior de o certame ficar deserto ou de pouca concorrência. Em ambos os casos quem perderia seria o contribuinte, considerando a frustração com o fracasso do Certame em termos de tempo e recursos perdidos ou a baixa remuneração que poderia ser paga ao Poder Concedente pela pouca concorrência. Chamo a atenção de que a prática da exigência



de a qualificação técnica ser atendida por profissional é bastante comum, sendo usual, dentre outras, pela ANTT e ARTESP.

Esclarecimento: Agradecemos a contribuição e informamos que será objeto de revisão.