

RELATÓRIO DA CONSULTA E AUDIÊNCIA PÚBLICA N. 02/2021

Concessão MS-112 e trechos das BR-158 e BR-112

O Projeto de **Concessão MS-112 e trechos das BR-158 e BR-112** foi submetido à Consulta Pública, em atenção ao disposto no art. 39 da Lei n.º 8.666 de 21 de junho de 1993, por meio da publicação do Aviso de abertura de Consulta Pública no Diário Oficial do Estado - DOE n° 10.694 de 1º de dezembro de 2021, página 60, com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições para o aprimoramento do Projeto de Concessão.

Foram disponibilizados no sítio eletrônico do EPE, www.epe.segov.ms.gov.br, a seguinte documentação:

- ❖ Minuta de Edital
- ❖ Minuta de Contrato
 - Minuta de Contrato
 - Minuta de Anexos do Contrato
 - Anexo 2 - Programa de Exploração da Rodovia - PER
- ❖ 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
 - CAPEX
 - OPEX

O período de Consulta Pública foi de 1º de dezembro de 2021 a 14 de janeiro de 2022, sendo oportunizada a participação da sociedade por meio do envio de manifestações por escrito, conforme formulário disponibilizado no sítio eletrônico do EPE.

No período de Consulta Pública, foram recebidas 87 (oitenta e sete) manifestações.

SECRETARIA DE ESTADO DE GOVERNO E GESTÃO ESTRATÉGICA – SEGOV/MS
ESCRITÓRIO DE PARCERIAS ESTRATÉGICAS – EPE

Todas as contribuições recebidas no âmbito da Consulta Pública nº 02/2021 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 PÚBLICA N. 02/2021

I. CONSULTA PÚBLICA – QUESTIONAMENTOS

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 01:** Questionamento e sugestão sobre ROTA DE FUGA DE PEDÁGIOS

Temos dois postos de combustíveis localizados na BR 158, km 143 e km 92, em Aparecida do Taboado-MS e Selviria-MS. Com a concessão da Rodovia BR-158, e o início da cobrança de pedágios seremos prejudicados, por estarmos próximos as divisas dos estados de São Paulo, Minas Gerais e Goiás. Estamos acompanhando as reportagens sobre a concessão, e temos uma preocupação com as eventuais ROTAS DE FUGAS. No projeto verificamos que na saída pra São Paulo pela cidade Aparecida do Taboado-MS, pela ponte RODOFERROVIÁRIA será construída uma praça de pedágio. Porém na saída para Minas Gerais, pela cidade de Paranaíba-MS, pelo PORTO ALENCASTRO, não visualizamos a construção de nenhuma praça de pedágio e é essa nossa maior preocupação de rota de FUGA DE PEDÁGIOS. Caminhões que descem da região norte e nordeste, passando por Chapadão do Sul e que vem de Goiás, vão utilizar essa rota de fuga dos pedágios, passando pelo PORTO ALENCASTRO, adentrando Minas Gerais, passando pela cidade de Carneirinho, indo até o trevo de Iturama, e retornando ao Estado de São Paulo pela USINA DE ÁGUA VERMELHA chegando a cidade de Jales, cujo esse trajeto não aumenta a distância percorrida comparando com o trajeto pela Rodovia BR 158, passando por Aparecida do Taboado, Rubinéia e Jales. É a mesma distância que pegar Paranaíba, Carneirinho, Iturama e Jales, para caminhões com destino ao Estado do Sul, PORTO DE PARANAGUÁ-PR. Para caminhões com destino ao porto de SANTOS-SP, o trajeto é Paranaíba, Carneirinho, trevo de Iturama, atravessa USINA DE ÁGUA VERMELHA, entrando no estado de São Paulo, Ouroeste e Fernandópolis, indo pra o porto de SANTOS. Esses trajetos, não tem balança, pedágios e não altera a quilometragem percorrida, e na Rodovia BR 158 será implementado pedágios e balanças.

Importante salientar hoje essa ROTA já é amplamente utilizada pelos motoristas, pois nela não há nenhum pedágio e com a implementação de pedágios ao longo da BR-158, a utilização dessa ROTA será ampliada, gerando perda de receita com a cobrança de pedágios, e prejudicando os comércios localizados ao longo da Rodovia que dependem do fluxo de caminhões.

A nossa sugestão é que seja incluída uma praça de pedágio nesse trecho entre PARANAIBA-MS e o PORTO ALENCASTRO, na divisa do estado de Mato Grosso do Sul com Minas Gerais.

Resposta:

Agradecemos a contribuição e a participação no processo de desenvolvimento dos estudos de viabilidade do presente processo de concessão. A contribuição será

devidamente avaliada no âmbito da modelagem dos estudos e, caso pertinente, serão incorporadas nas versões finais dos documentos.

Por outro lado, a incorporação do trecho adicional sugerido, além de não contemplada no escopo do presente processo, implicará na ampliação de custos do Projeto, podendo acarretar a ampliação demasiada da tarifa cobrada dos usuários.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 02:** Questionamento e sugestão sobre ROTA DE FUGA DE PEDÁGIOS

Temos dois postos de combustíveis localizados na BR 158, km 143 e km 92, em Aparecida do Taboado-MS e Selviria-MS. Com a concessão da Rodovia BR-158, e o início da cobrança de pedágios seremos prejudicados, por estarmos próximos as divisas dos estados de São Paulo, Minas Gerais e Goiás. Estamos acompanhando as reportagens sobre a concessão, e temos uma preocupação com as eventuais ROTAS DE FUGAS. No projeto verificamos que na saída pra São Paulo pela cidade Aparecida do Taboado-MS, pela ponte RODOFERROVIÁRIA será construída uma praça de pedágio. Porém na saída para Minas Gerais, pela cidade de Paranaíba-MS, pelo PORTO ALENCASTRO, não visualizamos a construção de nenhuma praça de pedágio e é essa nossa maior preocupação de rota de FUGA DE PEDÁGIOS. Caminhões que descem da região norte e nordeste, passando por Chapadão do Sul e que vem de Goiás, vão utilizar essa rota de fuga dos pedágios, passando pelo PORTO ALENCASTRO, adentrando Minas Gerais, passando pela cidade de Carneirinho, indo até o trevo de Iturama, e retornando ao Estado de São Paulo pela USINA DE ÁGUA VERMELHA chegando a cidade de Jales, cujo esse trajeto não aumenta a distância percorrida comparando com o trajeto pela Rodovia BR 158, passando por Aparecida do Taboado, Rubinéia e Jales. É a mesma distância que pegar Paranaíba, Carneirinho, Iturama e Jales, para caminhões com destino ao Estado do Sul, PORTO DE PARANAGUÁ-PR. Para caminhões com destino ao porto de SANTOS-SP, o trajeto é Paranaíba, Carneirinho, trevo de Iturama, atravessa USINA DE ÁGUA VERMELHA, entrando no estado de São Paulo, Ouroeste e Fernandópolis, indo para o porto de SANTOS. Esses trajetos, não tem balança, pedágios e não altera a quilometragem percorrida, e na Rodovia BR 158 será implementado pedágios e balanças.

Importante salientar hoje essa ROTA já é amplamente utilizada pelos motoristas, pois nela não há nenhum pedágio e com a implementação de pedágios ao longo da BR-158, a utilização dessa ROTA será ampliada, gerando perda de receita com a cobrança de pedágios, e prejudicando os comércios localizados ao longo da Rodovia que dependem do fluxo de caminhões.

Essa rota de fuga acima citada vai ser ainda mais utilizada caso se concretize as projeções do governo do Estado de São Paulo de colocar pedágios na Rodovia Euclides da Cunha, no trecho da ponte RODOFERROVIARIA em Rubinéia até São José do Rio Preto, onde deverá ser instalado no mínimo mais 2 praças de pedágios da ponte RODOFERROVIÁRIA até a cidade de Jales, encarecendo ainda mais o trajeto pela Rodovia BR-158.

A nossa sugestão é que seja incluída uma praça de pedágio nesse trecho entre PARANAÍBA-MS e o PORTO ALENCASTRO, na divisa do estado de Mato Grosso do Sul com Minas Gerais.

Agravar a fuga se o estado de SP pedágio da ponte rodoferroviária, projeção de para no mínimo mais dois

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Reiteramos as considerações da resposta ao Questionamento/Contribuição 01.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 03: RECURSO DESTINADO PARA A POLÍCIA MILITAR RODOVIÁRIA INSUFICIENTE PARA AS NECESSIDADES QUE A ATIVIDADE REQUER**

Trata do nosso entendimento sobre o ITEM 14.1 deste projeto e nossas solicitações:

“14. VERBA DESTINADA À POLÍCIA MILITAR RODOVIÁRIA E ENCARGO UCPPP

14.1. Verba destinada à Polícia Militar Rodoviária. 14.1.1. A CONCESSIONÁRIA deverá disponibilizar verba mensal destinada à Polícia Militar Rodoviária – PMRv, ao longo de todo o PRAZO DA CONCESSÃO.

14.1.1.1. O valor da verba mensal da Polícia Militar Rodoviária – PMRv corresponde a R\$ 60.000,00 (sessenta mil reais) e será pago até o dia 10 (dez) de cada mês.

14.1.1.2. A verba será devida pela CONCESSIONÁRIA a partir da data de assinatura do CONTRATO.

14.1.1.3. O valor indicado na Subcláusula

14.1.1.2 será reajustado pelo IPCA a cada 12 (doze) meses contados da assinatura do CONTRATO.

14.1.2. A CONCESSIONÁRIA poderá, desde que tenha a anuência prévia da AGEMS e do PODER CONCEDENTE, firmar convênios para utilização da verba descrita na Subcláusula 14.1.1.1, a fim de detalhar a forma de aplicação da verba prevista na presente cláusula. “

“Pagamento da Verba de Segurança no Trânsito: Consiste em pagamento anual devido pela Concessionária à Polícia Militar Rodoviária do Estado de Mato Grosso do Sul, destinada ao custeio de programas relacionados à prevenção de acidentes, educação no trânsito, comunicação e aparelhamento da Polícia Rodoviária do Estado”.

O Batalhão da Polícia Militar Rodoviária da PMMS, assim como prevê no presente PROJETO já dispõe de uma unidade de Policiamento Rodoviário atendendo as atividades de segurança, apoio e fiscalização de rodovia concessionada na MS 306 desde março de 2020

Apesar do pouco tempo de atuação em uma rodovia concessionada que totaliza 217 Km, a qual atravessa 03 municípios do Estado, estes quase dois anos verificamos diversas necessidades de ser manter a adequada prestação de serviço rodoviário em estrada pedagiada, dentre elas: aquisição de veículos e posterior adaptação ao serviço policial ostensivo, aquisição de equipamentos de fiscalização, mobiliar a base e toda estrutura de água, luz, internet, manutenção, limpeza e mantimentos, ou seja, um grande custo operacional.

Assim também como previsto neste PROJETO nossa base de Chapadão do Sul que atente a rodovias MS 306 concedida para a Empresa Way 306 existe a previsão de recurso para atender as necessidades do serviço hoje no mesmo valor, ocorre que este valor é todo utilizado no atendimento dos 217Km das rodovias concedidas MS 306 e BR 359 e o valor é suficiente para apenas para esta demanda.

No caso do PROJETO BR 158, BR 436 e MS 112, existe a necessidade de construção de 02 (duas) novas bases operacionais, isto implica em 02 (duas) unidades a serem geridas em rodovias distintas. Nosso entendimento é que um único recurso de R\$ 60 mil reais NÃO atende às necessidades destas novas bases, e deste modo as atribuições da Polícia Militar Rodoviária ficariam prejudicadas.

Como bem diz o PROJETO: A Rodovia BR-158, trecho: DIV GO/MS – Entr MS-444 (Selvíria), com extensão de 194,900 km, uma importante região de agronegócios no Estado, sendo um importante polo de integração comercial e de produção entre os Estados de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, São Paulo, Goiás e Minas Gerais. A Rodovia BR-436 entre BR-158 (Aparecida do Taboado) – início ponte rodoferroviária s/ rio Paraná, com extensão de 14,400 km, é uma importante rota de escoamento que tem início e fim dentro do território sul-mato-grossense, atua como porta de acesso ao estado de São Paulo e liga os municípios de Aparecida do Taboado (MS) e Rubinéia (SP). A Rodovia MS-112 A Rodovia MS-112, trecho: Entr. Rodovia BR-158 – Entrº Rodovia BR-158 (Cassilândia), com extensão de 200,900 km, desenvolve-se quase em paralelo com a BR-158, ligando Três Lagoas à Cassilândia passando pelo município de Inocência, atendendo uma importante região de agronegócios no Estado, sendo um importante polo de integração comercial e de produção entre os Estados de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, São Paulo, Goiás e Minas Gerais.

Diante de toda a importância destes trechos totalizando 410,200Km, verificamos que apenas um recurso de R\$ 60 mil para duas bases não nos capacita a realizar um serviço de excelência como já vem sendo realizado na MS 306 que possui praticamente metade desta distância.

Ainda como justificativa vemos os valores de veículos e equipamentos de segurança aumentarem seus custos vertiginosamente, por exemplo apenas um veículo adquirido pela Base de Chapadão do Sul com recurso em 2020 custou em torno de R\$ 250 mil reais agora em 2021 o mesmo veículo custará R\$ 300 mil, ou seja, quase metade de todo recurso, sendo que pensando apenas em viatura seriam necessárias a aquisição de 04(quatro) para estas bases que serão substituídas de tempos em tempo. Assim o recurso de um ano inteiro não conseguirá atender a demanda mínima que são viaturas, sem contar nas demais necessidades.

Por isso sugerimos que o recurso proposto para a Polícia Militar Rodoviária seja R\$ 60 mil para cada uma das novas bases construídas, e NÃO para as duas como possa ser entendido no PROJETO.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. A verba destinada à Polícia Rodoviária será revisada.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 04:** Questionamento e sugestão sobre concessão.

Notícias em mídia, reportagens, tem veiculado, sobre a concessão da Rodovia BR-158 e MS-112. Analisando o impacto dessa concessão, tenho a relatar o segue:

A Concessão será feita numa região muito pobre, com muitos pequenos produtores, que vivem de agricultura familiar, pequenos produtores de leite, seringueira, sitiantes, famílias que vivem em assentamentos, que precisam escoar sua pequena produção para

venda nas cidades, para sua própria subsistência, isso irá impactar na renda dessas famílias e encarecer o custo do transporte de sua produção. Diferente de outras regiões do Estado, onde foi feita concessão, como na Rodovia MS-306, onde se concentra grandes produtores.

Temos ainda, cidades como Inocência e Aparecida do Taboado, que não tem órgãos públicos, onde empresas e pessoas, tem que se deslocar de Inocência e Aparecida do Taboado para Paranaíba, diariamente, para solucionar problemas e pendências de suas pequenas empresas e seus negócios.

Ressalta-se, a existência no trecho de concessão, de pequenos Vilarejos, como Vila São Pedro, próximo a Inocência, e Vila Raimundos próximo a Paranaíba, onde suas populações são extremamente carentes e que dependem de deslocar-se à essas cidades todos os serviços públicos (saúde, educação, lazer) e também serviços privados (comércio, supermercado), encarecendo o custo dessas viagens, e empobrecendo mais a população desses locais.

Outras regiões do bolsão, que são ricas, onde encontram-se instaladas grandes indústrias de celulose, como a Eldorado Brasil e Suzano, que tem um fluxo de veículos grande, ficaram de fora das concessões.

Existem outras rodovias com potencial maior, com a Rodovia BR-262 e o Sul do Estado de Mato Grosso do Sul, que não tem pedágios e também não tem previsão de pedaggiar, e o Governo pretende implantar os pedágios nessa região pobre e carente e com menos fluxo de veículos, deixando regiões mais ricas do Estado sem pedágios.

Solicito análise mais profunda dessa região pobre e carente, que irá sofrer demais com a implantação de pedágios e consequente diminuição da renda dessas famílias.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição e a participação no processo de desenvolvimento dos estudos de viabilidade do presente processo de concessão. A contribuição será devidamente avaliada no âmbito da modelagem dos estudos e, caso pertinente, serão incorporadas nas minutas finais dos documentos.

Esclarecemos que a concessão foi estruturada sempre buscando o equilíbrio na ampliação da qualidade de serviços ofertados aos usuários com a cobrança de tarifa em condições equitativas. Adicionalmente, com a concessão se objetiva que a rodovia promova o desenvolvimento integrado dos municípios, atuando como catalisador de desenvolvimento e investimentos na região.

No âmbito da concessão apenas, estão previstos investimentos estimados em R\$1,3 bilhão - que irão acelerar a economia, fomentando a indústria, o consumo de insumos da construção, gerando empregos, bem como trazendo melhores condições de segurança viária aos usuários das rodovias.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 05:** Planilhas – Estudos de Viabilidade (Tráfego).

Solicitamos a disponibilização das Planilhas das Pesquisas de Origem e Destino dos Estudos de Tráfego.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Os documentos estão disponíveis no site www.epe.segov.ms.gov.br.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 06:** Edital – Anexo III – Licitante individual – Qualificação Econômico-Financeira – Item 8.

A tabela V do item 8 do Anexo III do Edital lista os documentos relativos à qualificação econômico-financeira, que são (i) Certidão negativa de pedido de falência, autofalência e recuperação judicial e (ii) Balanço Patrimonial e Demonstrações financeiras relativas ao último exercício social, já exigíveis e apresentadas na forma da Lei, que comprovem a boa situação financeira da empresa.

Questiona-se quais são os Atestados de Capacidade Financeira exigidos?

A exemplo as disposições do Edital de Concessão nº 01/2019, referente à MS-306, no qual previu que a Licitante deveria apresentar “Atestado (s) emitido (s) por pessoa (s) jurídica (s) de direito público ou privado, que comprove que o Proponente tenha realizado empreendimento de grande porte em infraestrutura, no qual tenha sido necessário ativo de infraestrutura, de valor mínimo do ativo de R\$ 100.000.000,00 (cem milhões de Reais)”.

Ainda, as disposições do Edital de Concorrência Pública nº 004/2020 da SINFRA/MT, foi exigida a comprovação de responsabilização para realização de investimentos na modalidade Project ou Corporate Finance considerado o prazo mínimo de 05 anos:

20.8.2. Atestado (s) ou documento (s) emitido (s) por qualquer pessoa jurídica, que comprove (m) já ter a LICITANTE responsabilizando-se pela realização de investimentos na modalidade Project ou Corporate Finance, com recursos próprios ou de terceiros e retorno de longo prazo (assim considerado o prazo mínimo de 05 anos), no valor mínimo de:

20.8.2.1 LOTE I: R\$ 26.799.400,00 (vinte e seis milhões setecentos e noventa e nove mil e quatrocentos reais);

20.8.2.2 LOTE II: R\$ 81.597.400,00 (oitenta e um milhões quinhentos e noventa e sete mil e quatrocentos reais).

20.8.2.3 LOTE III: R\$ 37.600.000,00 (trinta e sete milhões e seiscentos mil reais).

Assim, sugerimos seja acrescido ao Edital, exigência de comprovação técnica de ter captado investimentos na modalidade *Project Finance* ou *Debêntures* em volume suficiente para atender, no mínimo, 50% do financiamento previsto na Modelagem Econômico-Financeira, ou seja, no mínimo o valor de R\$ 174.000.000,00.

Essa exigência tem por finalidade a proteção do Projeto, pois os proponentes deverão demonstrar a capacidade de obter o financiamento.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. As condições de qualificação técnica previstas no Edital serão revisadas.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 07:** Minuta de Contrato de Concessão – Cláusula 1, Subcláusula 1.1 – Disposições Iniciais.

Na Cláusula 1 do Contrato de Concessão, umas das Disposições Iniciais, é a definição de IRT.

Está previsto que IRT é “Índice de reajuste para atualização monetária do valor da TARIFA DE PEDÁGIO”.

Ocorre que a definição não fixa de modo claro qual o índice oficial que compõe o IRT, nem a data inicial e final desse índice para fins do seu cálculo.

O ideal é a redação tal como consta do Contrato de Concessão nº 002/2020 da Rodovia MS-306: IRT: índice de reajuste para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio e de outras variáveis definidas no Contrato, calculado com base na variação do IPCA entre setembro de 2017 e a data em que forem cumpridas as exigências para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio ou de qualquer das variáveis, conforme a seguinte fórmula: $IRT = IPCA_i / IPCA_o$ (em que: $IPCA_o$ significa o número-índice do IPCA do mês de setembro de 2017 e $IPCA_i$ significa o número-índice do IPCA data em que forem cumpridas as exigências para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio).

E, ainda, o Contrato de Concessão nº 01/2019 da ANTT, referente à BR-101/290-386/448-RS, no qual o IRT é conceituado como:

(xxxviii) IRT: índice de reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio, verbas e Garantia de Execução do Contrato, calculado com base na variação do IPCA entre julho de 2016 e dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio, conforme a seguinte fórmula: $IRT = IPCA_i / IPCA_o$ (onde: $IPCA_o$ significa o número-índice do IPCA do mês de julho de 2016, e $IPCA_i$ significa o número-índice do IPCA de dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio).

Inclusive na Subcláusula 16.1.3.3 ao ser prevista a fórmula para o reajuste da Tarifa de Pedágio, o IRT é parte da fórmula e como não há sua definição, inviabiliza o cálculo do reajuste da Tarifa.

Assim, contribuimos para que a definição de IRT seja complementada para que fique claro o conceito de IRT com parâmetros para seu cálculo, inclusive com relação à termo inicial e final, bem como considerando os procedimentos internos da AGEMS em atendimento à Lei Estadual 2776/, o ideal é que a redação seja no sentido de que o termo final ($IPCA_i$) seja o índice de um a dois meses anterior à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição e informamos que iremos refleti-la na versão final da minuta do Contrato.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 08:** Minuta de Contrato de Concessão – Anexo 5 - Procedimento Para As Revisões Ordinárias, Extraordinárias E Quinquenais Do Equilíbrio Econômico-Financeiro Do Contrato.

Segundo o item 1.5 do Anexo 5 do Contrato: A CONCESSIONÁRIA deverá encaminhar à AGEMS as informações referentes ao item 1.2.1, (a), em até 90 (noventa) dias após o encerramento do exercício anual e, as informações relativas ao item 1.2.1, (c), até 140 (cento e quarenta) dias antes da data da revisão ordinária.

Em referido anexo não estão previstos outros prazos para entrega dos pedidos de revisão tarifária.

Assim, conclui-se que com relação às demais hipóteses da revisão ordinária não há prazo para que a Concessionária apresente seu requerimento. Está correto esse entendimento?

Entendemos que todas as hipóteses de revisão devem prever prazo para entrega da documentação por parte da Concessionária bem como para manifestação da AGEMS sobre a análise do pedido de revisão.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição e informamos que iremos refleti-la na versão final da minuta do Contrato.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 09:** Minuta de Contrato de Concessão – Cláusula 13 – Fiscalização e Verificador Independente e Anexo 6.

O Contrato de Concessão e seu Anexo 6 preveem que em até 30 dias da data de assinatura do Contrato a Concessionária deverá efetuar a contratação de Verificador Independente.

Contudo, não está expresso no Contrato de quem é a responsabilidade do pagamento de tal despesa, embora referida despesa esteja prevista na Modelagem Econômico-Financeira como sendo de responsabilidade da Concessionária.

Para cumprimento de lei estadual e para evitar quaisquer problemas de interpretação é necessário que esteja expresso no Contrato de Concessão que a responsabilidade do pagamento dos encargos do Verificador Independente é da Concessionária e também qual é o valor dos encargos.

Isso em atendimento ao artigo 18 da Lei Estadual 4303/12, que preceitua que:

Art. 18º. O contrato contará, conforme o caso, com a previsão de valores destinados ao custeio de atividade relacionada ao projeto contratado, cuja obrigação de pagamento caberá ao parceiro privado, na forma de:

I - taxa para a regulação e fiscalização, destinada à agência reguladora;

II - encargo voltado ao custeio de administração e de manutenção da Unidade Central de Parceria Público-Privada (UCPPP) e demais unidades setoriais que vierem a ser criadas;

III - encargos para remuneração de verificador independente.

Parágrafo único. Os valores previstos nos incisos deste artigo deverão estar descritos no edital e no respectivo contrato, assim como as formas de arrecadação e de reajuste, devendo ser considerados pelos interessados privados no procedimento licitatório.

Assim, necessário esclarecer e inserir no Contrato de quem é a responsabilidade do encargo do Verificador Independente e, também, o respectivo valor.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a obrigação de contratação do Verificador Independente, pela Concessionária, está prevista no item 1.2 do Anexo 6 - Diretrizes para contratação do Verificador Independente. O Verificador Independente deverá ser contratado pela Concessionária, a qual será responsável pelos ônus financeiros decorrentes de tal contratação. Vale destacar que a estimativa de custos com tal encargo foi considerada nos Estudos de Viabilidade do Projeto, mas não vinculará a futura Concessionária.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 10:** Minuta de Contrato de Concessão – Cláusula 1, Subcláusula 1.1 – Disposições Iniciais.

Na Cláusula 1 do Contrato de Concessão, umas das Disposições Iniciais, é a definição de IRT.

Está previsto que IRT é “Índice de reajuste para atualização monetária do valor da TARIFA DE PEDÁGIO.”

Ocorre que a definição não fixa de modo claro qual o índice oficial que compõe o IRT, nem a data inicial e final desse índice para fins do seu cálculo.

O ideal é a redação tal como consta do Contrato de Concessão nº 002/2020 da Rodovia MS-306: IRT: índice de reajuste para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio e de outras variáveis definidas no Contrato, calculado com base na variação do IPCA entre setembro de 2017 e a data em que forem cumpridas as exigências para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio ou de qualquer das variáveis, conforme a seguinte fórmula: $IRT = IPCA_i / IPCA_o$ (em que: $IPCA_o$ significa o número-índice do IPCA do mês de setembro de 2017 e $IPCA_i$ significa o número-índice do IPCA data em que forem cumpridas as exigências para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio).

E, ainda, o Contrato de Concessão nº 01/2019 da ANTT, referente à BR-101/290-386/448-RS, no qual o IRT é conceituado como:

(xxxviii) **IRT:** índice de reajustamento para atualização monetária do valor da **Tarifa de Pedágio**, verbas e **Garantia de Execução do Contrato**, calculado com base na variação do IPCA entre julho de 2016 e dois meses anteriores à data-base de reajuste da **Tarifa de Pedágio**, conforme a seguinte fórmula: $IRT = IPCA_i / IPCA_o$ (onde: $IPCA_o$ significa o número-índice do IPCA do mês de julho de 2016, e $IPCA_i$ significa o número-índice do IPCA de dois meses anteriores à data-base de reajuste da **Tarifa de Pedágio**).

Inclusive na Subcláusula 16.1.3.3 ao ser prevista a fórmula para o reajuste da Tarifa de Pedágio, o IRT é parte da fórmula e como não há sua definição, inviabiliza o cálculo do reajuste da Tarifa.

Assim, contribuimos para que a definição de IRT seja complementada para que fique claro o conceito de IRT com parâmetros para seu cálculo, inclusive com relação à termo inicial e final, bem como considerando os procedimentos internos da AGEMS em atendimento à Lei Estadual 2766/03, o ideal é que a redação seja no sentido de que o

termo final (IPCAi) seja o índice de um a dois meses anterior à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Reiteramos as considerações da resposta ao Questionamento/Contribuição 07.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 11:** Item 2 do Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER e Item 8.3. do Anexo C – Croquis dos Limites da Concessão do PER.

O Item 2 do PER traz a descrição do Sistema Rodoviário prevendo a delimitação do trecho inicial e final das Rodovias MS-112, BR-158 e BR-436.

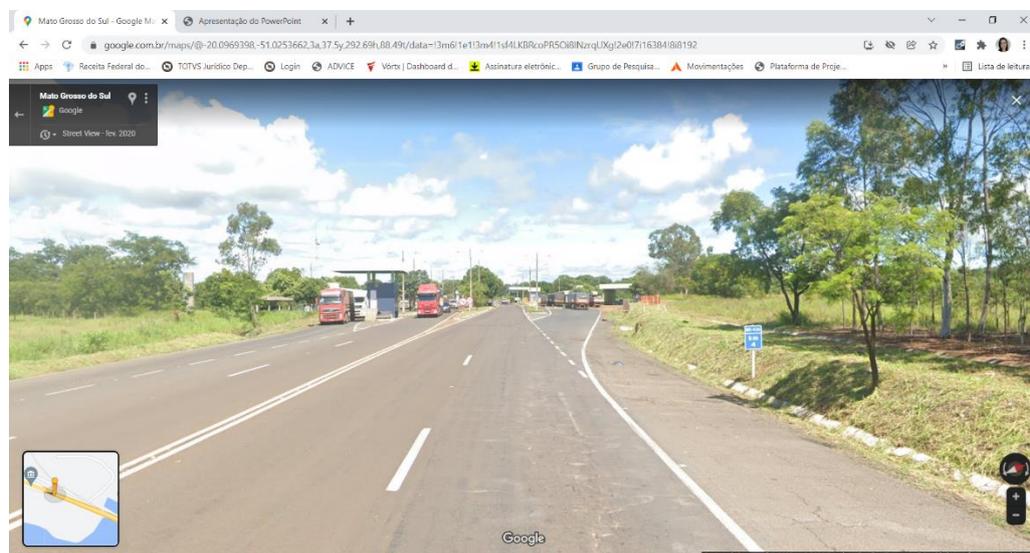
Em complementação às disposições do Item 2 do PER, o Item 8.3 prevê os Croquis dos Limites da Concessão.

Ocorre que há incongruências nos quilômetros iniciais e finais conforme serão a seguir demonstrados.

BR-436

A planilha constante do item 2 do PER prevê que km 0 da Rodovia BR-436 se dá no entroncamento de tal rodovia com a BR-158.

Contudo, da análise da foto abaixo é possível constatar que a quilometragem da Rodovia está invertida, pois se verifica que o km 04 está posicionado junto à cabeceira da Ponte:



Essa inversão interfere diretamente no posicionamento da PP6, haja vista que nos termos do PER, deverá estar localizada no km 14+000 da Rodovia BR-436 e deve coincidir com o início da Ponte.

Ante tais apontamentos, questionamos se haverá inversão do sentido dos quilômetros da Rodovia BR-436, tendo em vista que o km 0 encontra-se no meio da Ponte em sentido crescente em direção à BR-158.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Informamos que o km 0 da rodovia BR-436 é o constante nos itens 2 e 8.3 do PER, os marcos quilométricos existentes na rodovia deverão ser substituídos e seguirão o previsto no Sistema Nacional de Viação (SNV).

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 12:** Alínea 8 do Item 3.1.2 – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER.

No Item 3.1.2 do PER estão descritos o Escopo, Parâmetros Técnicos e de Desempenho referente à sinalização e elementos de proteção e segurança.

Na alínea 8 está previsto que: Reparação de toda a sinalização horizontal, incluindo faixas de bordo e eixo, zebrações e escamas, bem como das tachas retrorrefletivas, em todos os trechos que apresentam descontinuidade, má visibilidade, ausência ou insatisfatoriedade, de modo que toda a sinalização horizontal esteja em boas condições e em perfeito atendimento às normas, especificações técnicas e manuais da ABNT, DNIT, CTB e resoluções do CONTRAN, em especial o atendimento à norma DNIT 100/2018- ES, onde o pavimento não permitir a correta fixação, este serviço será realizado imediatamente após a recuperação emergencial do pavimento.

Uma das obrigações é a reposição integral das tachas retrorrefletivas.

Ocorre que não é possível incluir as tachas retrorrefletivas nos trabalhos iniciais, pois considerando que o pavimento será todo recuperado, as tachas serão instaladas e depois removidas, não sendo possível sua reutilização.

Necessário expor, ainda, que a implantação de tachas retrorrefletivas no pavimento antes da sua recuperação acarreta a não aderência das tachas ante a oxidação e danificação do pavimento. Essa não aderência acarreta o seu descolamento prematuro gerando vários acidentes com usuários ante a projeção das peças e furos e estouros de pneus, ou seja, coloca em risco os usuários.

Inclusive porque em 24 meses a SPE tem a obrigação contratual de implantar em 20% da extensão da Rodovia tachas retrorrefletivas (fls. 22) até atingindo 100% da rodovia:

| | | | | | | |
|--|--|--|---------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|
| Implantação de tachas refletivas, de acordo com as normas do DNIT. | | | em 20% da extensão das rodovias | em 40% das extensões das rodovias | em 70% das extensões das rodovias | em 100% das extensões das rodovias |
|--|--|--|---------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|

Assim, contribui-se para que seja excluída da alínea 8 do item 3.1.2 do PER a obrigação de reparação das tachas retrorrefletivas nos trabalhos iniciais, haja vista que serão integralmente implantadas conforme quadro supra.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Ressalta-se que serão realizados ajustes no PER e a sugestão será refletida na versão final dos documentos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 13:** Item 3.1.2 – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER.

No Item 3.1.2 do PER estão descritos o Escopo, Parâmetros Técnicos e de Desempenho referente à sinalização e elementos de proteção e segurança.

Um dos parâmetros se refere à sinalização vertical e prevê que deverão ser implantados 4m²/km de placas de regulamentação e advertência no prazo de 12 meses e, após, referido número é majorado para 8m²/km a partir de 24 meses, com progressão até conclusão em 60 meses.

Inicialmente necessário expor que há contradição no quadro da fl. 21 do PER, pois após prever a majoração para 8m²/km a partir de 24 meses, em 60 meses está previsto que a metragem total será de 4m²/km:

| | | | | | |
|--|---|--|--|--|---|
| Placas de sinalização vertical e aérea dos tipos de regulamentação e advertência com incidência média de dispositivos por quilômetro de rodovia de, no mínimo: | 4,0 m ² em 100% da extensão das rodovias | 4,0 m ² em 20% e 8,0 m ² em 80% da extensão das rodovias | 4,0 m ² em 40% e 8,0 m ² em 60% da extensão das rodovias | 4,0 m ² em 70% e 8,0 m ² em 30% da extensão das rodovias | 4,0 m ² em 100% da extensão das rodovias |
|--|---|--|--|--|---|

Ademais, não é usual que seja prevista metragem mínima para esse tipo de placa (advertência e regulamentação), haja vista que esse tipo de sinalização será crescente até o término das obras de ampliação da capacidade (trevos, terceiras faixas e acessos).

Esse tipo de sinalização não pode ter metragem mínima, pois somente serão implantadas onde há a real necessidade de regulamentar ou advertir trechos da rodovia, sob pena de prejudicar a segurança viária.

E, ainda, como não há conhecimento da real necessidade de implantação de sinalização vertical, entendemos que referidas placas deverão ser quantificadas no projeto a ser apresentado e aprovado pela AGEMS, com início da implantação em cumprimento do cronograma a ser definido.

A exemplo da não previsão de metragem mínima, cita-se o PER do Contrato de Concessão nº 001/2019 da ANTT (BR-101/290/386/448/RS).

Assim, contribui-se no sentido de que seja excluída do PER a metragem mínima das placas de regulamentação e advertência.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Ressalta-se que serão realizados ajustes no PER e a sugestão será refletida na versão final dos documentos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 14:** Item 3.4.4.4. – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER – Sistema de Detecção de Altura.

O item 3.4.4.4 do PER determina a implantação de sistema de detecção de altura nas Praças de Pedágio através de equipamentos detectores de altura de veículos, nos dois sentidos.

O parâmetro de desempenho prevê que deverão ser implantados no mínimo 12 equipamentos de detecção de altura nos dois sentidos, nas 6 praças de pedágio.

Tal sistema é desnecessário ante as características do Sistema Rodoviário objeto da Concessão, pois inexistem passagens inferiores (OAEs) sobre o tronco das rodovias.

Os detectores de altura têm a finalidade de alertar os usuários da rodovia sobre as OAes com gabarito inferior a 5,5m que existem sobre o tronco da Rodovia.

Uma vez que o Sistema Rodoviário não possui tais OAEs e, também, não há obrigação contratual prevendo sua implantação, o sistema torna-se desnecessário.

Ademais, esse sistema contempla uma sequência de placas que, juntando às placas de aproximação ao pedágio, gera poluição visual da Rodovia, e em consequência afeta a segurança viária.

O limite de cargas é de 5,5m de altura e a cobertura das praças de pedágio é dimensionada com 6,0m de altura para atender a essa regulamentação.

As cargas acima de 5,5m passam pelas pistas livres, previstas no escopo das praças de pedágio, sendo obrigatória a implantação de uma pista livre em cada sentido.

Assim, contribui-se para que seja excluída do PER a obrigação de implantação do Sistema de Detecção de Altura previsto no item 3.4.4.4.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a exigência supracitada garante a integridade das praças de pedágio, razão pela qual entende-se pertinente a manutenção.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 15:** Prazo Armazenamento Imagens CFTV – Itens 3.4.2 do Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER;

No Item 3.4.2 do PER, ao tratar da captação das imagens do sistema de CFTV dentro da operação do CCO, está previsto que “As imagens captadas pelos sistemas de CFTV deverão ser visualizadas em painéis de imagens e permanentemente gravadas”.

Ocorre que não é possível que a Concessionária mantenha por 27 anos todas as imagens geradas pelas câmeras que farão a cobertura de 100% do trecho objeto da Concessão.

A Resolução nº 2064 de 05/07/2007 da ANTT preceitua em seu artigo 8º que:

Art. 8º A concessionária deverá armazenar, por período mínimo de três anos, as imagens captadas pelo sistema de CFTV em que tenham sido registrados incidentes que provoquem a interrupção ou alteração do fluxo de veículos, indexando-as por câmera, ano, mês, dia, hora, minuto e segundo.

Parágrafo único. A concessionária deverá armazenar as imagens que denotem a normalidade das operações de tráfego por um período mínimo de dez dias podendo, a partir de então, descartá-las, procedendo ao devido registro. (NR dada pela Resolução ANTT nº 3204 de 2009)

E, ainda, a exemplo do PER vinculado ao Contrato de Concessão nº 01/2019 da ANTT (BR-101/290/386/448/RS) está previsto que o armazenamento deverá respeitar a resolução da ANTT sobre o assunto.

Assim, contribuimos para que o PER seja alterado para constar que o armazenamento se dê nos termos da Resolução da ANTT sobre o assunto.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Ressalta-se que serão realizados ajustes no PER e a sugestão será refletida na versão final dos documentos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 16:** Contrato e Anexos

Ref. Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER e Item 8.3. do Anexo C – Croquis dos Limites da Concessão do PER

O Item 2 do PER traz a descrição do Sistema Rodoviário prevendo a delimitação do trecho inicial e final das Rodovias MS-112, BR-158 e BR-436.

Em complementação às disposições do Item 2 do PER, o Item 8.3 prevê os Croquis dos Limites da Concessão.

Ocorre que há incongruências nos quilômetros iniciais e finais conforme serão a seguir demonstrados.

MS-112

A planilha constante do Item 2 do PER prevê que a Rodovia MS-112 inicia no km 0,0 e termina no km 200,9.

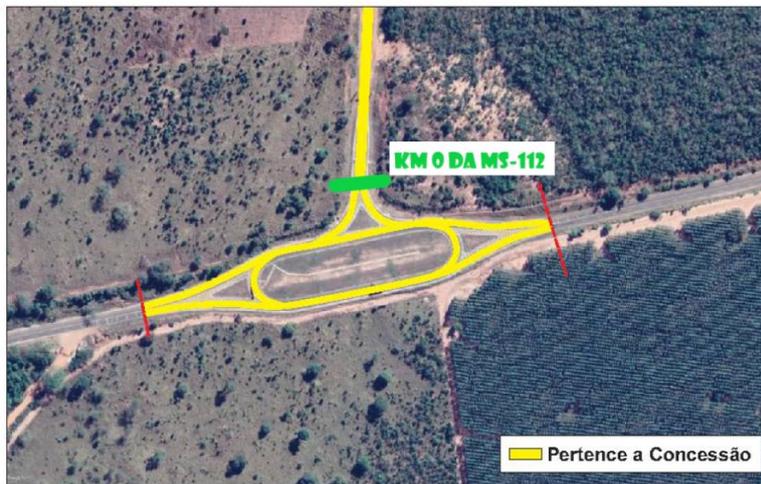
Às fls. 127 do PER há uma foto sobre o km 0 da MS-112 e de sua análise verifica-se que foi incorporado à MS-112 um trevo de entroncamento da BR-158.

Ocorre que o totem referente ao km 0 da MS-112 está posicionado após o trevo, e portanto, entendemos que referido trevo não pertence à MS-112 e sim à BR-158, num trecho que não pertence ao Sistema Rodoviário objeto da Concessão.





A incorporação desse trevo à MS-112 gera um desvio na contagem de tráfego que distorce da realidade da Rodovia, pois considera como tráfego da MS-112 um tráfego que é, na verdade, da BR-158, num trecho que não pertence ao Sistema Rodoviário objeto da Concessão.



MS-112 - KM 0 - Intersecção com BR-158

Com relação ao quilômetro final da MS-112, o PER afirma ser o km 200,9. Contudo em diligência no local, verificou-se que há um marco quilométrico da MS-112 que mostra que referida Rodovia possui até o km 206, conforme está demonstrado na foto do marco quilométrico abaixo:



Ademais, esse marco quilométrico fica próximo à estátua do Cristo Redentor que conforme foto abaixo coincide com o fim da MS-112.



Após a estátua do Cristo Redentor, sentido Cassilândia, inicia-se o perímetro urbano com características próprias de ruas municipais, ou seja, não há faixa de domínio, acostamentos e há calçamentos:



Se esse trecho for considerado como parte da MS-112, há um problema considerável de ocupações irregulares.

O Croqui constante do Anexo C prevê que o trecho supra é parte da MS-112 que entronca com a BR-158.



MS-112 - KM 200,9 - Intersecção com BR-158 - Ano 1 ao 5

Contudo, novamente conforme demonstrado pelas fotos que instruem o presente questionamento, as Rodovias MS-112 e BR-158 não se entroncam.



Por fim, em diligência na Prefeitura de Cassilândia, foi obtida a informação de que o trecho acima é competência do município e, portanto, não pertence ao Sistema Rodoviário objeto da Concessão. E, ainda, referido trecho tem características próprias de ruas municipais com comércio, sem faixa de domínio, calçamentos.

Ante tais apontamentos, questionamos sobre o real início e fim do trecho da MS-112.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. O objetivo de refletir no PER o Sistema Rodoviário Estadual SRE e os croquis de limites da Concessão, é sanar as incongruências e contemplar todo o trecho previsto para o Projeto.

Para definição do início da Rodovia MS-112, o entendimento está correto, considera-se como KM-0 o segmento logo após o trevo existente na Rodovia BR-158, sendo que o respectivo croqui será revisto.

Para definição do trecho final da concessão o entendimento não está correto. Informamos que o trecho final, até o 5º ano, incorpora o segmento existente no perímetro

urbano. Com a construção do Anel Viário de Cassilândia (obrigação do Projeto) o trecho final será a partir de seu entroncamento com a BR-158, conforme croquis apresentados.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 17: Contrato e Anexos**

Ref. Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER e Item 8.3. do Anexo C – Croquis dos Limites da Concessão do PER

O Item 2 do PER traz a descrição do Sistema Rodoviário prevendo a delimitação do trecho inicial e final das Rodovias MS-112, BR-158 e BR-436.

Em complementação às disposições do Item 2 do PER, o Item 8.3 prevê os Croquis dos Limites da Concessão.

Ocorre que há incongruências nos quilômetros iniciais e finais conforme serão a seguir demonstrados.

BR-158

A planilha constante do Item 2 do PER prevê que o km 0 da Rodovia BR-158 se dá na Divisa GO/MS e termina no km 194,9.

A previsão do km 0 da BR-158 na Divisa GO/MS faz com que seja incluído ao Sistema Rodoviário objeto da Concessão um trecho de competência do município de Cassilândia.

Em contato com a Polícia Rodoviária Federal – PRF e Prefeitura de Cassilândia, foi informado que o trecho citado pertence ao município de Cassilândia.

Ademais, na divisa GO/MS há um Posto de Fiscalização da Fazenda do Estado de Mato Grosso do Sul conforme fotos abaixo e em diligência no local obtida a informação dos fiscais de que referido trecho não pertence à BR-158. Trata-se de Avenida Municipal com competência da Prefeitura de Cassilândia:



Inclusive, em tal trecho a placa com referência expressa aos usuários do caminho para acessar a BR-158. Ou seja, a avenida não é integrante do Sistema Rodoviário objeto da Concessão.



Ou seja, o primeiro trecho homogêneo, e que tem a extensão de 1,1 quilômetros, na verdade se refere a ruas do município de Cassilândia:

| CÓDIGO | TRECHO (BR-158) | | Início (km) | Fim (km) | Ext. (km) | Sit. Física |
|------------|-----------------|-------------|-------------|----------|-----------|-------------|
| | Início | Fim | | | | |
| 158BMS0430 | DIV GO/MS | ENTR MS-306 | 0,0 | 1,1 | 1,1 | PLA |

E, assim, o km 0 da BR-158 é o km 1,1 descrito na fl. 132 do PER.





Entendemos que esse trecho homogêneo tem que ser suprimido do Sistema Rodoviário que integra a Concessão. E, ainda, referido trecho tem características próprias de ruas municipais com comércio, sem faixa de domínio, calçamentos.

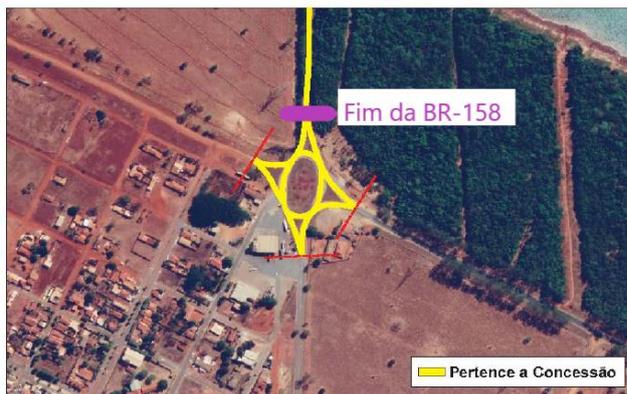
No que se refere ao quilômetro final da BR-158, a foto de fls. 136 do PER demonstra que está contido no trecho o trevo de intersecção com a Rodovia MS-444.

Conforme descrito no Item 2 do PER, o Sistema Rodoviário objeto da Concessão, no que se refere à BR-158, tem seu termo final no km 194,9.

O marco quilométrico referente ao km 195 está posicionado antes da rotatória, ou seja, o trecho da Rodovia BR-158 a ser concedido termina antes da rotatória e, assim, entendemos que a rotatória não pertence ao Sistema Rodoviário objeto da Concessão.



Ou seja, a rotatória não pertence ao trecho da BR-158 objeto da Concessão:



Ante tais apontamentos, questionamos sobre o real início e fim do trecho da BR-158 a ser concedido.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. O objetivo de refletir no PER o Sistema Rodoviário Estadual – SER, o Sistema Nacional de Viação – SNV e os croquis de limites da Concessão, é sanar as incongruências e contemplar todo o trecho previsto para o Projeto.

Para definição do início da Rodovia BR-158, o entendimento não está correto, considera-se como KM 0 o segmento desde a divisa com o Estado de Goiás. Com a construção do Anel Viário de Cassilândia (obrigação do Projeto) o km inicial da concessão será alterado. Para definição do trecho final da concessão o entendimento não está correto, esclarece-se que o trecho final compreende a rotatória no entroncamento com a MS-444, conforme croquis apresentados.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 18:** Contrato e Anexos

Ref. Item 3.4.5 do Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER; Item 8.1. – Anexo A – Obras e Melhorias e de Ampliação da Capacidade Obrigatórias do PER;

O Item 3.4.5 do PER traz a obrigação de implantação de Bases de Serviços Operacionais, dentro do Escopo do Sistema de Atendimento ao Usuário.

No Item 8.1, Anexo A do PER estão previstas as localizações em cada uma das rodovias integrantes do Sistema Rodoviário objeto da Concessão: MS-112 (SAU 01 - Km 35+000; SAU 02 - Km 110+000; SAU 03 - Km 184+500) e

BR-158 (SAU 04 – Km 24+100; SAU 05 – Km 99+100; SAU 06 – Km 174+300)

O km de implantação da BSO/SAU é decisão que cabe exclusivamente à SPE, conforme passa a expor e requerer.

A BSO é integrante do Sistema de Atendimento ao Usuário e ficam alocados nas BSOs os seguintes recursos: Atendimento Médico de Emergência (item 3.4.5.1), Socorro Mecânico (item 3.4.5.2) e Atendimento a Incidentes (item 3.4.5.3) que são serviços que têm como parâmetro de desempenho a fixação de tempo máximo de chegada ao local do incidente/acidente.

Tanto que a BSO tem seus prazos de implantação provisório e definitivo, justamente para que a SPE, após o início da operação da Rodovia, verifique qual o local ideal de sua implantação para de fins de cumprimento dos tempos de atendimento fixados no PER.

Assim, contribuímos para que seja excluído do quadro do item 8.1, Anexo A do PER as localizações de todas as SAU's, fixando-se que sua localização será definida pela SPE, sempre para permitir o cumprimento dos tempos de atendimento do PER.

Ainda, questionamos, se a quantidade de SAU's pode ser dimensionada para propiciar o cumprimento do tempo de atendimento fixado no PER.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que as localizações das SAUs são referenciais, razão pela qual poderão sofrer alterações quando da elaboração do futuro projeto executivo a critério da Concessionária, desde que tal alteração seja previamente aprovada pela AGEMS. Quanto a quantidade informamos que está dimensionada visando o adequado atendimento dos usuários.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 19:**

Subcláusula 19.1.6 do Contrato de Concessão - Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Insumo

A Subcláusula 19.1.6 prevê que é risco da Concessionária os custos excedentes relacionados às obras e aos serviços objetos da Concessão, exceto nos casos previstos na Subcláusula 19.2.

O índice oficial de correção do Contrato de Concessão é o IPCA, nos termos das Definições Iniciais.

Ocorre que é notório que o CAP, cujo reajuste era trimestral, e a partir do ano de 2022 passará a ser mensal, e é anunciado pela Petrobrás, possui valores de reajuste em muito superiores à inflação.

Ante esse cenário, o MINFRA elaborou uma cesta de índices com o intuito de criar um mecanismo de compartilhamento do risco do insumo, caso o reajuste do CAP seja superior à inflação.

O TCU aprovou no dia 15/12/21 esse novo mecanismo de compartilhamento de risco em concessões de rodovias, desta vez do aumento de custos dos insumos.

A proposta foi encaminhada dentro do processo que analisa no órgão de controle os estudos de viabilidade da BR-381-262/ES-MG. O sistema vai valer para essa concessão e, também, para a do Rio-Valadares.

Assim, contribuímos para que seja inserido na Subcláusula 19.1.6 a previsão da incidência do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Insumo caso o reajuste dos Insumos (CAP) seja superior à Inflação.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. 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.

O Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Insumo previsto na Concessão da Rodovia Federal BR-381-262/ES-MG foi motivado no fato de que os Estudos de Viabilidade da Concessão foram elaborados no período anterior à pandemia de COVID-19, razão pela qual haveria incerteza em relação aos custos de insumo precificados no período anterior a pandemia.

No caso da presente concessão, os Estudos de Viabilidade e a precificação dos insumos já contemplam os efeitos da pandemia, razão pela qual a alocação de risco de variação de tais insumos pode ser melhor absorvida pela Concessionária.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 20: Contrato e Anexos**

Prazo de Implantação da Sede Definitiva – Item 3.1.7 e 3.4.3 do Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER

O item 3.1.7 do PER prevê que a Sede definitiva deverá ser implantada em 24 meses:

| 3.1.7. Edificações e Instalações Operacionais PARÂMETROS DE DESEMPENHO | FASE / PRAZOS DE ATEI | | | |
|--|-----------------------|----------|----------|----------|
| | TRABALHOS INICIAIS | | | |
| | 60 dias | 06 meses | 12 meses | 24 meses |
| Instalação da Sede da Concessionária, em caráter provisório. | X | | | |
| Instalação da Sede da Concessionária em caráter definitivo, podendo a Concessionária optar ou não pela construção de sede própria. | | | | X |

O item 3.4.3 do PER que prevê o Escopo, Parâmetros Técnicos e de Desempenho da Sede prevê que o prazo para implantação da sede definitiva é de 12 meses:

| | |
|---|--|
| Prazo para Implantação e Operacionalização do Escopo 1 | Instalação provisória até o final do 6º mês da Concessão. Instalação definitiva até o final do 1º ano da Concessão, sendo opção da Concessionária a construção ou não de uma sede própria. |
|---|--|

| 3.4.3. Sede, Equipamentos e Veículos da Administração | |
|---|---|
| | respectivas vidas úteis. |
| Prazo para Implantação e Operacionalização do Escopo 2 | Instalação provisória até o final do 6º mês da Concessão. Instalação definitiva até o final do 1º ano da Concessão. |

Ante a divergência acima, questionamos qual o prazo correto para a implantação da Sede Definitiva da Concessionária.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. O prazo para Implantação da sede provisória é de 6 meses e a definitiva é de 12 meses e para tanto será corrigida a divergência no item 3.1.7.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 21:**

Quantidade de Veículos da AGEMS – Item 3.4.10 do Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER e Item 8.2 – Anexo B – Quantitativos Mínimos das Instalações e Equipamentos da Frente de Serviços Operacionais

O item 3.4.10 do PER prevê que a Concessionária deverá fornecer à AGEMS dois veículos:

Fornecimento, incluindo renovações periódicas, de 1 veículo, tipo sedan leve e 1 veículo tipo utilitário Pick-Up 4x4 cabine dupla completa.

O item 8.2 do PER, por sua vez, prevê apenas um veículo:

| SISTEMA DE APOIO A FISCALIZAÇÃO | | |
|---|----|----|
| Posto de Fiscalização para a AGÊNCIA DE REGULAÇÃO | un | 01 |
| Veículo para Fiscalização da AGÊNCIA DE REGULAÇÃO | un | 01 |

Da análise da Tabela que integra o OPEX do estudo, a contradição permanece na listagem de aquisição.

Ante a divergência acima, questionamos a quantidade de veículos a serem fornecidos para a Agência de Regulação.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. A quantidade de veículos para a AGEMS será de 1 veículo, tipo sedan leve e 1 veículo tipo utilitário Pick-Up 4x4 cabine dupla completa. Esclarecemos que na planilha do OPEX estão previstos os dois veículos, sendo tais valores também refletidos no Modelo Econômico-financeiro. O item 8.2 do PER será revisado para refletir tal informação.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 22:**

Prazo Relatórios Iniciais – Itens 3.1.3, 3.1.4 e 4 do Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER;

Os itens 3.1.3 e 3.1.4 do PER preveem que a Concessionária tem prazo de seis meses para apresentação dos relatórios:

| 3.1.3. Obras de Arte Especiais PARÂMETROS DE DESEMPENHO | TRABALHO |
|--|----------|
| | 06 meses |
| Conclusão do Relatório de Inspeção das OAEs, realizado conforme a norma DNIT 010/2004-PRO. | X |

| 3.1.4. Sistemas de Drenagem e Obras-de-Arte Correntes PARÂMETROS DE DESEMPENHO | TRABALHO |
|--|----------|
| | 06 meses |
| Conclusão do Relatório do Cadastro do Sistema de Drenagem e OACs. | X |

Contudo, no Item 4, o prazo para apresentação dos Relatórios Iniciais é de 3 meses, sendo que os relatórios acima estão contidos nos Relatórios Iniciais.

Ante a divergência acima, entendemos que ante o tamanho do Sistema Rodoviário objeto da Concessão, entendemos que o ideal é a concessão de prazo de 6 meses para apresentação dos relatórios.

Diante do exposto, questionamos qual o prazo correto de apresentação dos Relatórios Iniciais previstos no item 4 do PER.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que o prazo para apresentação dos relatórios iniciais será de 06 (seis) meses.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 23:** Contrato e Anexos

Doação BR-158 e BR-436 do DNIT ao Estado de Mato Grosso do Sul

Conforme se verifica do Item 2 do PER, o Sistema Rodoviário é composto pela Rodovia MS-112 e por trechos das Rodovias BR-158 e BR-436.

As Rodovias BR-158 e BR-436 são inicialmente rodovias federais, mantidas pelo DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes.

Ante a situação supra, questionamos se foi formalizada a doação do DNIT para o Estado de Mato Grosso do Sul com relação aos trechos das Rodovias BR-158 e BR-436 e em caso positivo solicita-se a disponibilização do documento respectivo.

Caso a doação ainda não esteja formalizada, questionamos qual a expectativa para sua formalização.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que o processo que envolve as rodovias federais que compõem este projeto de concessão está em regular andamento junto ao DNIT.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 24:** Contrato e Anexos

Operação do CCO – Item 3.4.2 do Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER;

A Modelagem Operacional do Projeto prevê, em seu item 1.1.7 que “Os serviços de operação do Sistema Rodoviário em estudo serão desenvolvidos de maneira integrada e controlados de forma centralizada através do CCO (centro de controle operacional), que ficará situado em uma sala da Sede da Concessionária”.

Contudo, da análise do Item 3.4.2 do PER está previsto que em 12 meses a Concessionária deverá promover a “implantação e operacionalização do CCO da Concessionária de forma definitiva e em prédio próprio”.

No Item 8.1 (Anexo A do PER) está prevista a operação conjunta da Sede e CCO:

| | |
|--------------------|---------------------------------------|
| IMP DISP OPERAC | Implantação Sede e CCO - Km 90+200 |
|--------------------|---------------------------------------|

No transcorrer do prazo da Concessão, a operação do CCO ficará alocada na sede da SPE, sempre cumprindo os parâmetros técnicos e de desempenho previstos no PER.

Somente ao fim do prazo da concessão faz-se a transferência para a instalação construída para tal finalidade.

Essa é a estrutura adotada pelas Concessões mais recentes, em outros Estados, a exemplo da Rodovia do Calçado, Eixo Pipa e Entrevias – Concessionária de Rodovias, conforme “Anexo X”, disponível no site <http://www.artesp.sp.gov.br/Style%20Library/extranet/index.aspx>, que o CCO integra o Sistema de Radiofonia e é entregue ao Poder Concedente no termo final da Concessão.

Necessário salientar que, considerando o fato de que a Sede da SPE pode ser instalada em prédio alugado, nos termos da faculdade conferida pelo PER, ao fim do prazo da Concessão será construída a instalação para transferência do CCO Definitivo ao Poder Concedente.

Inclusive, o tempo de início da operação do CCO, em caráter provisório, é de 6 meses nos termos do PER, concomitante com o início da Operação da Rodovia. Em tal tempo não é possível a construção de prédio próprio.

Para que não fique uma estrutura física sem funcionalidade e com o decurso do tempo há grandes chances de se tornar obsoleta e depreciada, sugere-se que seja incluído no PER que construção da estrutura física própria do CCO ocorra no 28º (vigésimo oitavo) ano do prazo da Concessão, e em tal ocasião será apresentado projeto a ser aprovado nos termos do Contrato de Concessão.

Ante a situação supra, questionamos sobre o modo de operação do CCO, entendendo que tal como consta da Modelagem Operacional, dar-se-á em sala situada na Sede da Concessionária e sugere-se que o prédio próprio seja construído somente no 28º ano da Concessão, retificando-se o Item 3.4.2 do PER para constar desse modo.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Ressalta-se que serão realizados ajustes no PER e a sugestão será refletida na versão final dos documentos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 25:** Contrato e Anexos

Localização da Sede – Item 3.4.3 do Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER e Item 8.1. – Anexo A – Obras e Melhorias e de Ampliação da Capacidade Obrigatórias do PER;

O Item 3.4.3 do PER prevê a obrigação de implantação de Sede por parte da Concessionária.

O Item 8.1 (Anexo A), fl. 121, determina o local de implantação, qual seja, km 90+200 da BR-158:

| | |
|--------------------|---------------------------------------|
| IMP DISP OPERAC | Implantação Sede e CCO - Km 90+200 |
|--------------------|---------------------------------------|

Contudo, o local de implantação da Sede da Concessionária decorre de ato de estratégia de sua operação, escolhendo local com maior disponibilidade de recursos humanos e materiais. E que operacionalmente seja mais atrativo à Rodovia.

Da análise inicial da Rodovia BR-158, o km 90+200, início do trecho urbano de Paranaíba, talvez não seja o local mais atrativo do trecho objeto da Concessão.

Esse local pode ser considerado para a futura construção do prédio do CCO a ser devolvido ao Poder Concedente no fim do prazo da Concessão.

Ante a situação supra, contribuimos para que seja excluído Item 8.1 (Anexo A) a localização pré-definida da Sede da Concessionária, que será fixada conforme sua estratégia de atuação.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Ressalta-se que serão realizados ajustes no PER e a sugestão será refletida na versão final dos documentos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 26:** Contrato e Anexos

Número de Câmeras CFTV - Item 8.1. – Anexo A – Obras e Melhorias e de Ampliação da Capacidade Obrigatórias do PER;

Até o fim do 3º ano a Concessionária deverá implantar Sistema de CFTV conforme escopo, parâmetros técnicos e de desempenho previstos no item 3.4.4.7 do PER.

No Item 8.1 (Anexo A) do PER está prevista quantidade mínima de 255 câmeras do Sistema de CFTV das Rodovias:

| | | |
|---|----|-----|
| Câmeras do Sistema de CFTV das Rodovias | un | 255 |
|---|----|-----|

Considerando o avanço tecnológico das Câmeras dos Sistemas de CFTV, a quantidade de 255 câmeras pode ser demasiada, ainda sem o Projeto respectivo, pois o parâmetro do Sistema de CFTV é de 100% de cobertura do tráfego das vias, instalações operacionais, Postos da AGEMS e PMRv.

As Câmeras do Sistema de CFTV atingem 45x de zoom, em média. Há casos que uma câmera vai sobrepor a cobertura da outra. Tem 360º, visão noturna, limpador de para brisa, resistência à baixa temperatura, energia fotovoltaica, bancos de baterias de 300 amperes porque a região tem muita descarga elétrica.

Assim, da análise inicial, e previamente à elaboração do Projeto, entende-se que talvez não sejam necessárias 255 câmeras, mas sim que no projeto a ser apresentado para não objeção da Agência Reguladora, seja garantido 100% de cobertura do Sistema Rodoviário objeto da Concessão.

Ante o exposto supra, contribuimos para que seja excluída a quantidade mínima de Câmeras do Sistema de CFTV das Rodovia previstas no Item 8.1. (Anexo A do PER) e no Item 3.4.4.7 do PER seja previsto que o Projeto deverá contemplar a implantação de tantas câmeras quantas necessárias para a cobertura de 100% do Sistema Rodoviário objeto da Concessão.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. A contribuição será avaliada e, se for o caso, serão realizados ajustes no PER.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 27:**

Inserção de requisito no projeto de concessão das Rodovias MS-112 e trechos da BR-158 e BR-436 para o fornecimento, pela concessionária de rodovia vencedora do certame, dos registros de passagens de veículos de cargas que circularem em radares

fixos, pontos de pesagem e praças de pedágios para a Secretaria de Fazenda de Mato Grosso do Sul, através de web service, com latência máxima de 60 (sessenta) segundos.

A proposta apresentada visa inserir requisito no edital de concessão das Rodovias MS-112 e trechos da BR-158 e BR-436 para o compartilhamento dos registros de passagens de radares fixos, postos de pesagem e praças de pedágio ao longo da via concedida para a Secretaria de Estado de Fazenda de Mato Grosso do Sul.

Esse compartilhamento de informações contempla, como contrapartida para a concessionária, a cada registro enviado, uma mensagem de retorno informando se o veículo de carga informado no Registro de Passagem possui Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais – MDF-e abertos no momento da Consulta, permitindo inferir se o veículo de carga está ou não carregado no momento da consulta realizada.

De posse dessa informação, a concessionária poderá glosar a isenção da tarifa do pedágio relativo aos eixos que mantiverem suspensos, se caracterizado que o veículo está com o MDF-e aberto no ato da consulta, permitindo à concessionária cumprir o disposto na lei federal nº 13.103/2015. Um fato importantíssimo a ser destacado, na referida lei, é que a isenção prevista no art. 17 aplica-se exclusivamente ao veículo vazio, ou não carregado, conforme transcrição do dispositivo abaixo:

“Art. 17 Em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.

§ 1º O disposto no caput deste artigo abrange as vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais, inclusive as concedidas.”

O processo de compartilhamento do registro de passagem segue os padrões técnicos definidos no Manual de Integração do Operador Nacional do Estados (ONE), publicado pelo Conselho Nacional de Política Fazendária – CONFAZ e disponível para download no endereço eletrônico: <https://dfe-portal.svrs.rs.gov.br/One/Documentos>

Esse processo de integração de informações dos registros de passagens foi adotado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, conforme acordo de cooperação técnica celebrado com o CONFAZ em novembro/2021 sendo assim adotado pelas concessionárias de rodovias federais, assim como pela atual concessão da MS-306, administrada pela Way-306, conforme Acordo de Cooperação Técnica a ser celebrado com a AGEMS.

Outro requisito importantíssimo para que se consiga obter resultados consistentes nessa integração é quanto à latência do envio dos dados para que se tenha o menor tempo possível, tendo como limite máximo, o tempo máximo 60 segundos. Esse tempo máximo consiste no período entre a captura da imagem do veículo e a entrega do dado à SEFAZ. E assim a SEFAZ consiga retornar em tempo hábil, num processo síncrono, a informação quanto à existência de MDF-e não encerrado para o veículo consultado.

Com essa integração será possível mitigar os prejuízos relatados no resumo executivo do projeto de concessão da MS-112, trechos da BR-158 e BR-436, ao apresentar na página 32 um gráfico em que resume o tráfego potencial a ser pedagado nas seis praças propostas, conforme apresentado abaixo:

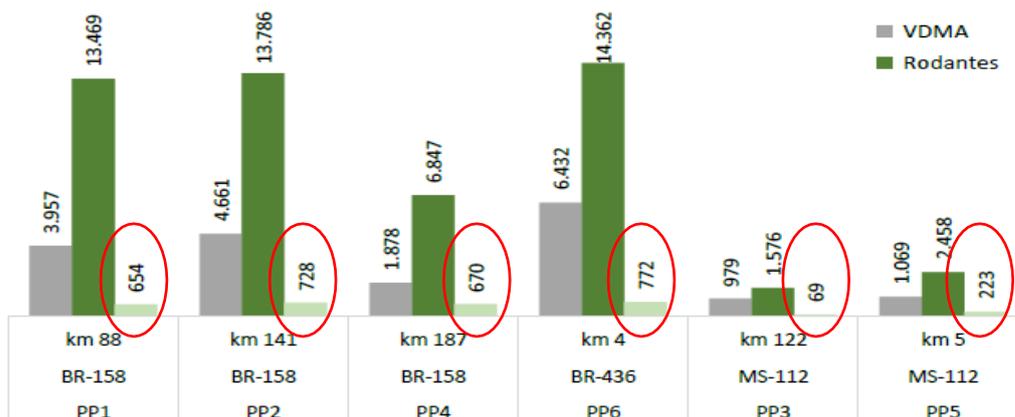


Gráfico 3-3 - Resumo do tráfego potencial em cada praça

No gráfico acima é possível identificar um fluxo de eixos suspensos na ordem de 5,6% do total de eixos previstos de circular em nas 06 praças de pedágio consideradas que, a partir da integração proposta, poderá ser reduzido.

Já no item 3.3.3.2 do mesmo documento, menciona-se uma tendência dos caminhoneiros em suspender mais os eixos dos veículos comerciais, sendo que no estudo, estimou-se um aumento de 40% na quantidade de eixos suspensos identificados na contagem realizada, conforme apresentado na Tabela 3-21:

Tabela 3-21 - Percentual atual e futuro de eixos suspensos

| Suspensos | Atual | Futuro |
|-----------|-------|--------|
| PP1 | 5,6% | 7,9% |
| PP2 | 6,5% | 9,1% |
| PP3 | 8,1% | 11,4% |
| PP4 | 11,4% | 15,9% |
| PP5 | 11,6% | 16,2% |
| PP6 | 7,8% | 10,9% |

Para mitigar essa perda relatada no estudo, propõe-se a integração com o MDF-e, por ser um documento de emissão obrigatória de todo transportador que realiza transporte intermunicipal e interestadual de cargas, sendo que sua não emissão em território sul-mato-grossense incorre em multa por descumprimento da obrigação acessória em valores que podem variar de 10 UFERMS (R\$432,40) a 2.000 UFERMS (R\$ 8.648,00), inibindo assim a circulação sem a correta emissão do MDF-e.

Outro aspecto que corrobora com a correta emissão do MDF-e é a presença exaustiva da fiscalização na região em que estão os trechos a serem concedidos, dificultando muito o cancelamento do MDF-e ou a sua não emissão, conforme observado no mapa abaixo:

Segundo o parâmetro de desempenho descrito à fl. 81: Deverão ser instalados, no mínimo, 06 (seis) “postos” de pesagem móvel, em pontos estratégicos das rodovias, que deverão ser operados por 01 (um) equipamento completo de pesagem móvel e sua respectiva equipe de operação além do posto fixo existente na BR 436 que será remanejado e operado.

Da leitura do parâmetro é possível concluir que (i) os 06 novos postos de pesagem móvel serão operados por um equipamento e sua respectiva equipe; e (ii) para o posto fixo da BR-436, que será remanejado para posto de pesagem móvel, previsto um equipamento e sua respectiva equipe.

Ou seja, para a operação dos 07 postos de pesagem móvel serão necessários 02 Conjuntos de Pesagem Móvel; 02 conjuntos dos demais Sistemas Operacionais, Eletrônicos e de Informática para Pesagem Móvel e 02 Veículos de Transporte para Pesagem Móvel.

Contudo, às fls. 125 do PER, no item 8.2 (Anexo B), estão previstos que serão necessários, no mínimo, 07 Conjuntos de Pesagem Móvel, 07 conjuntos dos demais Sistemas Operacionais, Eletrônicos e de Informática para Pesagem Móvel e 02 Veículos de Transporte para Pesagem Móvel.

Não são necessárias as quantidades mínimas previstas às fls. 125 com relação aos Conjuntos de Pesagem Móvel, e aos demais Sistemas Operacionais, Eletrônicos e de Informática para Pesagem Móvel.

A exemplo dos quantitativos da Rodovia MS-306 (fls. 95 do PER respectivo), na qual serão implantados 4 postos de pesagem móvel e a operação de todos os postos será feita por 01 equipamento e sua respectiva equipe: Deverão ser instalados, no mínimo, 04 (quatro) “postos” de pesagem móvel, 02 (dois) em cada sentido, em pontos estratégicos das rodovias, que deverão ser operados por 01 (um) equipamento completo de pesagem móvel e sua respectiva equipe de operação.

Ainda citando como exemplo a Rodovia MS-306, no PER respectivo, os quantitativos mínimos descritos às fls. 123 estão previstos exatamente como o parâmetro de desempenho:

| SISTEMA DE PESAGEM | | |
|---|----|----|
| Postos de Pesagem (04 pontos das rodovias, sendo 02 em cada sentido) | un | 04 |
| Conjunto de Pesagem Móvel | cj | 01 |
| Demais Sistemas Operacionais, Eletrônicos e de Informática para pesagem móvel | cj | 01 |
| Veículo de Transporte da Pesagem Móvel | un | 01 |

Assim, questionamos a planilha de quantitativos mínimos de fls. 125 do PER do Projeto para constar do seguinte modo:

| SISTEMA DE PESAGEM | | |
|---|----|----|
| Postos de Pesagem Móveis e reforma do Fixo existente | un | 07 |
| Conjunto de Pesagem Móvel | cj | 02 |
| Demais Sistemas Operacionais, Eletrônicos e de Informática para pesagem móvel | cj | 02 |

**SECRETARIA DE ESTADO DE GOVERNO E GESTÃO ESTRATÉGICA – SEGOV/MS
ESCRITÓRIO DE PARCERIAS ESTRATÉGICAS – EPE**

| | | |
|--|----|----|
| Veículo de Transporte da Pesagem Móvel | un | 02 |
|--|----|----|

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Ressalta-se que serão realizados ajustes no PER e a sugestão será refletida na versão final dos documentos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 29:** Contrato e Anexos. Ref. Remodelagem Posto de Pesagem Fixa BR- 436 – Item 3.4.8 do Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER e Planilha de CAPEX

Observa-se que o item 3.4.8 do PER descreve o escopo, parâmetros técnicos e de desempenho referente ao Sistema de Pesagem para o Sistema Rodoviário como um todo.

Nos termos das referidas disposições do PER item, avaliadas em conjunto ao Anexo B – Quantitativos Mínimos das Instalações Operacionais, observamos que serão implantados 6 postos de pesagem móvel e 1 posto de pesagem fixa existente será reformado e transformado em posto de pesagem móvel:

“Deverão ser instalados, no mínimo, 06 (seis) “postos” de pesagem móvel, em pontos estratégicos das rodovias, que deverão ser operados por 01 (um) equipamento completo de pesagem móvel e sua respectiva equipe de operação além do posto fixo existente na BR 436 que será remanejado e operado.”

O PER descreve que o posto de pesagem fixo a ser remodelado é aquele existente na BR-436. Da análise da Planilha de CAPEX não há previsão de valores a respeito da reforma do posto a ser remodelado. Há apenas a previsão dos valores referentes aos seis novos PPM a serem implantados:

| ITEM | DESCRIÇÃO INVESTIMENTO | DO | TOTAIS | UND | ANO DA CONCESSÃO | | | | |
|-----------|--|------|----------|---------|------------------|-------|-------|---------|-------|
| | | | | | ANO 1 | ANO 2 | ANO 3 | ANO 4 | ANO 5 |
| 1. | RODOVIA MS-112 | | | | | | | | |
| 1.1. | TRABALHOS INICIAIS | | | | | | | | |
| 1.1.2. | IMPLANTAÇÃO DAS EDIFICAÇÕES E SISTEMAS | | | | | | | | |
| 1.1.2.3 | INFRAESTRUTURA PPM | 2,00 | % und | | | | | 100,00% | 2,00 |
| 2. | RODOVIA BR-158 | | | | | | | | |
| 2.1. | TRABALHOS INICIAIS | | | | | | | | |
| 2.1.2. | IMPLANTAÇÃO DAS EDIFICAÇÕES E SISTEMAS | | | | | | | | |
| 2.1.2.4 | INFRAESTRUTURA PPM | 4,00 | % und | | | | | 100,00% | 4,00 |
| 3. | RODOVIA BR-436 | | | | | | | | |
| 3.1. | TRABALHOS INICIAIS | | | | | | | | |
| 3.1.2. | IMPLANTAÇÃO DAS EDIFICAÇÕES E SISTEMAS | | | | | | | | |
| 3.1.2.2 | INFRAESTRUTURA PPM | - | % und | 100,00% | - | | | | |

Considerando o cenário apresentado, questionamos essa Ilustre Comissão quanto os seguintes pontos: a) sobre a previsão do valor da remodelação do Posto de Pesagem Fixa da BR-436 no CAPEX; e b) embora não conste unidade, questionamos sobre a porcentagem inserida no Ano 1 para cumprimento referente à Rodovia BR-436, haja vista que a Remodelagem é obrigação a ser cumprida no 5º ano conforme prazo previsto no Item 3.4.8 do PER.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que o posto de pesagem fixa previsto para a BR-436 se trata do Posto Fiscal da SEFAZ, que deverá ser construído antes do início de implantação da PP6 (mesma localização), estando previsto na planilha do CAPEX. O texto do PER será ajustado para melhor refletir o que se pretende no Projeto.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 30:** Contrato e Anexos. Ref. Previsão Valor em CAPEX – Infraestrutura Posto Fiscal – BR-436

De acordo com a planilha de CAPEX disponibilizada para consulta pública, está previsto para o 1º ano da Concessão o valor de R\$ 3.553.204,04 referente à “INFRAESTRUTURA POSTO FISCAL” da Rodovia BR-436.

| ITEM | DESCRIÇÃO DO INVESTIMENTO | TOTAIS | UND | ANO DA |
|---------|--|--------|-----|-----------|
| | | | | CONCESSÃO |
| | | | | ANO 1 |
| 3. | RODOVIA BR-436 | | | |
| 3.1. | TRABALHOS INICIAIS | | | |
| 3.1.2. | IMPLANTAÇÃO DAS EDIFICAÇÕES E SISTEMAS | | | |
| 3.1.2.4 | INFRAESTRUTURA POSTO FISCAL | 1,00 | % | 100,00% |
| | | | und | 1,00 |

Contudo, avaliando o PER, não foi localizada a descrição do Escopo, Parâmetros Técnicos e de Desempenho respectivos a essa obrigação. No mesmo sentido, conforme Caderno 02 – Produto 2 – Estudo de Engenharia – Tomo I – Cadastro Geral do Sistema Rodoviário, Item 1.8, referido Posto está citado como Edificação existente com a informação de que a edificação e instalação operacional se encontra em razoável estado de conservação, conforme fotos ali alocadas.

Dessa forma, questionamos a essa Ilustre Comissão de Licitação sobre a obrigação de implantação e/ou reforma do Posto Fiscal da BR-436, pois embora elencado nos estudos e previsto o valor em CAPEX, não há obrigação de reforma/implantação descrita no PER.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Reiteramos as considerações da resposta ao Questionamento/Contribuição 29.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 31:** Contrato e Anexos. Item 3.4.11 – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER e Item 8.1. – Anexo A – Obras e Melhorias e de Ampliação da Capacidade Obrigatórias do PER;

De acordo com o item 3.4.11 do PER, que preceitua o Escopo, Parâmetros Técnicos e de Desempenho referente aos Postos da Polícia Militar Rodoviária, um dos parâmetros de desempenho é: “Deverá ser instalado 02 (dois) novos Postos para a PMRv, além da reforma de um existente”

O Item 8.1 (Anexo A) do PER, prevê a localização dos novos postos a serem implantados: 1 na BR-158 – PMRv – Km 139+000; e 1 MS-112 – PMRv – Km 15+000.

Diante dessa constatação, questionamos essa Ilustre Comissão: a) Se esses locais foram definidos em conjunto com a PMRv, para que os Postos estejam estrategicamente posicionados de modo a garantir a eficiência na prestação dos serviços de policiamento das Rodovias objeto do Sistema Rodoviário a ser concedido e b) Se o Posto da PMRv a ser reformado é o Posto situado no Km 89+800 da Rodovia BR-158, coordenadas Latitude: -19,64476750 e Longitude: -51,20706933, nos termos do Item 1.8 do Caderno 02 – Produto 2 – Estudo de Engenharia – Tomo I – Cadastro Geral do Sistema Rodoviário.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que as localizações dos 02 novos postos a serem implantados estão previamente definidos no PER, no entanto, a sua exata localização será aprovada pela Polícia Rodoviária. A reforma do posto existente terá sua localização confirmada na versão final dos documentos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 32:** Contrato e Anexos. Item 3.4.10 do Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER

Em linha ao Item 8.1. – Anexo A – Obras e Melhorias e de Ampliação da Capacidade Obrigatórias do PER, a Concessionária deverá implantar um Posto para a fiscalização da Agência Reguladora que estará situado no km 90+200 da Rodovia BR-158. Por sua vez, o Item 3.4.10 do PER prevê o Escopo, Parâmetros Técnicos e de Desempenho sobre a edificação e veículo.

Um dos parâmetros técnicos prevê que o posto deve ser entregue mobiliado: O Posto para Fiscalização da AGÊNCIA DE REGULAÇÃO deverá ser implantado mobiliado, preferencialmente, próximo ao Posto da PMRv ou CCO em local a ser definido pela AGÊNCIA DE REGULAÇÃO.

Da análise da Memória de Cálculo da Infra da AGEMS não há previsão de valores de CAPEX para mobília do Posto.

Nesses termos, questionamos essa Ilustre Comissão a respeito da lista de móveis e utensílios que deverão ser providenciados pela Concessionária, bem como a inserção do valor respectivo no CAPEX – MC Infra AGEMS.

Por fim, estamos entendendo que uma vez que o PER define a localização do Posto da Agência Reguladora no km 90+200 da Rodovia BR-158, essa localização está aprovada pela Agência Reguladora, considerando que nos termos do PER cabe a ela definir o local de implantação do seu Posto.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Ressalta-se que serão realizados ajustes no PER e a sugestão será refletida na versão final dos documentos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 33:** Contrato e Anexos. Disponibilização dos Projetos de Ampliação e Melhorias em Arquivo digital DWG;

Observamos que foi disponibilizado para análise no âmbito da Consulta Pública o Tomo VI – Programa de Investimento (Melhorias e Ampliação de Capacidade), no entanto, o documento está em PDF.

Visando possibilitar melhor análise, solicitamos a disponibilização dos Projetos de Melhorias e Ampliação da Capacidade em Arquivo Digital DWG.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Os documentos serão disponibilizados na versão solicitada no site www.epe.segov.ms.gov.br.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 34:** Contrato e Anexos. Alteração do Prazo para Operação da Rodovia – Frente de Serviços Operacionais – Item 3.4 do Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER;

De acordo com a documentação disponibilizada para efeitos da Consulta Pública a Frente de Serviços Operacionais engloba, entre outros, a operação de serviços no 6º mês da Concessão, são eles:

- Centro de Controle Operacional – CCO – Provisório: 01 (uma) unidade;
- Sistema de Controle de Tráfego – Painéis de Mensagens Variáveis – Móveis: 03 unidades (inclusive carreta para transporte);
- Sistema de Controle de Tráfego – Sistema de Inspeção de Tráfego: 2 veículos;
- Sistema de Atendimento ao Usuário – SAUs e Bases Operacionais (BSO) – Provisórias: 6 BSOs;
- Sistema de Atendimento ao Usuário – Atendimento Médico de Emergência: 06 Ambulâncias Tipo C;
- Sistema de Atendimento ao Usuário – Socorro Mecânico: 06 Guinchos Leves e 02 Guinchos Pesados;
- Sistema de Atendimento ao Usuário – Atendimento a Incidentes: 02 Caminhões Pipa e 02 Caminhões Guindauto;
- Sistema de Atendimento ao Usuário – Sistema de Reclamações e Sugestões dos Usuários: Ouvidoria;
- Sistema de Comunicação – Sistema de Rádio Comunicação – Provisório;
- Sistema de Comunicação – Sistema de Telefonia Convencional – Definitivo;
- Sistema de Comunicação – Sistema de Telefonia 0800;
- Sistema de Comunicação – Site na Internet – Definitivo;
- Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial;

O prazo de 06 meses concedido para implantação e operacionalização dos serviços supra é exíguo ante (i) a escassez de matéria prima em consequência dos impactos da

Pandemia do Covid-19 declarada pela OMS – Organização Mundial da Saúde em 11/03/2020; e (ii) a quantidade de serviços a serem disponibilizados, sendo que em Concessões Rodoviárias de menor extensão o prazo para operação de tais serviços é de 09 meses, pelo quanto passa a expor e requerer.

Mercado Deficiente

No dia 11 de março de 2020 a Organização Mundial da Saúde – OMS declarou que a disseminação global do novo coronavírus (Covid-19) consistia em Pandemia, o que acarretou a promulgação e vigência de diversos dispositivos legais federais, estaduais e municipais que preveem exigências e restrições com impactos especialmente na economia.

A vigência das medidas restritivas há mais de um ano e meio acarretaram diversas consequências econômicas como a escassez de matéria – prima, aumento excessivo do preço dos materiais derivados do aço, falta de veículos, entre outros.

Atrasos, escassez de produtos e custos cada vez maiores são a nova realidade a ser trabalhada pela Concessionária.

Ante essa realidade, é adequada a retificação do prazo inicial de operação dos serviços supra para o 9º mês da Concessão.

Exemplos de Outras Concessões

Necessário salientar, também, que o prazo concedido é exíguo ante a extensão do Sistema Rodoviário objeto da Concessão e a quantidade de obras e serviços que deverão ser providenciados para o início da Operação.

O Projeto da Concessão da Rodovia MS-306 possui 219,5km de extensão e a operação da rodovia, prevista para início no 9º mês, é composta pelos mesmos serviços supra descritos, contudo alguns deles em quantidades inferiores: 02 PMVs Móvel; 01 Veículo de Inspeção de Tráfego; 03 BSOs; 03 Ambulâncias Tipo C; 02 Guinchos Leves; 02 Guinchos Pesados; 01 Caminhão Pipa; 01 Caminhão Guindauto;

Ou seja, na Rodovia MS-306 que prevê, em sua grande maioria, a metade do dimensionamento do Projeto objeto da Consulta Pública, o início da operação foi estipulado pelo PER no 9º mês da Concessão.

Nesses termos, considerando todo o exposto, em especial o mercado deficiente de veículos e a previsão semelhante na outra Concessão de Rodovias do Estado de Mato Grosso do Sul, contribuímos para que a Operação da Rodovia, composta pela implantação dos Serviços descritos acima, tenha seu início no 9º mês da Concessão.

➤ Resposta:

Agradecemos a contribuição. Ressalta-se que serão realizados ajustes no PER e a sugestão será refletida na versão final dos documentos.

➤ QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 35: Contrato e Anexos. Item 3.1.6 do Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER;

De acordo com o Item 3.1.6 do PER, ao descrever o Escopo dos Trabalhos Iniciais referente ao Canteiro Central e Faixa de Domínio prevê, entre outros: a) Roçada do revestimento vegetal em toda a extensão das rodovias e em, no mínimo, 1,5 m de largura

da faixa de domínio, em cada lado das rodovias, e com largura suficiente, para assegurar adequada visibilidade, no bordo interno das curvas, com periodicidade mínima de 03 (três) vezes ao ano e b) Roçada do revestimento vegetal em toda a extensão e largura do canteiro central, dispositivos de interseção, retornos e acessos, e também em, no mínimo, 1,5 m de seus entornos, com periodicidade mínima de 03 (três) vezes ao ano.

Considerando que em outras Concessões Rodoviárias é usual que a largura mínima seja de (i) 4,0 metros com relação à extensão das Rodovias; e (ii) 10,0 metros com relação aos entornos do canteiro central, dispositivos de interseção, retornos e acessos.

E, assim, atender à segurança viária, a exemplo da Rodovia MS 306, questionamos essa Ilustre Comissão se está correta a previsão de que a largura da roçada do revestimento vegetal é de 1,5m.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Ressalta-se que serão realizados ajustes no PER e a sugestão será refletida na versão final dos documentos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 36:** Contrato e Anexos. Item 3.4.4.1 – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER e Item 8.2 – Anexo B – Quantitativos mínimos das instalações e equipamentos da frente de serviços operacionais do PER;

De acordo com o item 3.4.4.1 do PER, está previsto que deverão ser implantados, no mínimo 6 unidades de PMVS Fixos, senão vejamos:

| | |
|--------------------------|---|
| Parâmetros de Desempenho | Seu regime de operação deverá ser permanente, de modo a não comprometer o padrão de segurança do trecho. |
| | Deverão ser implantados, no mínimo, 06 (seis) unidades de PMVs fixos. |
| | A somatória do tempo de interrupção de funcionamento dos equipamentos, que integram o sistema de Painéis de Mensagens Variáveis fixo, não poderá ser superior a 24:00 (vinte e quatro) horas por mês. |

Por sua vez, no Item 8.2 (Anexo B) do PER, a quantidade mínima prevista é de 12 unidades de PMVS Fixos:

| SISTEMAS DE CONTROLE DE TRÁFEGO | | |
|---------------------------------------|----|----|
| Painéis de Mensagens Variáveis - Fixo | un | 12 |

Ante a divergência verificada, questionamos essa Ilustre Comissão a quantidade mínima a ser considerada para PMVS Fixos.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Ressalta-se que serão realizados ajustes no PER e a sugestão será refletida na versão final dos documentos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 37:** Contrato e Anexos. Itens 3.4.1 e 3.4.10 – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER – Sistema de Apoio à Fiscalização – Fornecimento de Veículos para a Agência de Regulação;

De acordo com o item 3.4.1 do PER, está previsto que a obrigação referente à entrega dos veículos para a Agência de Regulação dar-se-á no 60º dia da Concessão:

**SECRETARIA DE ESTADO DE GOVERNO E GESTÃO ESTRATÉGICA – SEGOV/MS
 ESCRITÓRIO DE PARCERIAS ESTRATÉGICAS – EPE**

| | | | |
|--------------------------------------|--------------------|--------|--------|
| INFRAESTRUTURA / SERVIÇO OPERACIONAL | PRAZO DE AT | | |
| | TRABALHOS INICIAIS | | |
| | 60º dia | 6º mês | 1º ano |

| | | | | |
|---------------------------------|---|---|--|---|
| Sistema de Apoio a Fiscalização | Construção de Posto de Fiscalização para AGÊNCIA DE REGULAÇÃO | | | X |
| | Fornecimento dos Veículos para a AGÊNCIA DE REGULAÇÃO | X | | |

Por sua vez, no Item 3.4.10 do PER há previsão de que o prazo para a entrega do veículo é no 30º dia da Concessão:

| | |
|--|---|
| Prazo para Implantação e Operacionalização do Escopo | Fornecimento de Veículo - até o final do 1º mês da Concessão Implantação do Posto de Fiscalização - até o final do 12º mês da Concessão |
|--|---|

Ainda sobre o prazo de fornecimento do veículo à Agência Regulatória, necessário expor a dificuldade de aquisição dos veículos no prazo previsto de 60 dias, haja vista o Mercado Deficiente.

No dia 11 de março de 2020 a Organização Mundial da Saúde – OMS declarou que a disseminação global do novo coronavírus (Covid-19) consistia em Pandemia, o que acarretou a promulgação e vigência de diversos dispositivos legais federais, estaduais e municipais que preveem exigências e restrições com impactos especialmente na economia.

A vigência das medidas restritivas há mais de um ano e meio acarretaram diversas consequências econômicas como a falta de veículos, entre outros. Atrasos e escassez dos veículos são a nova realidade a ser trabalhada pela Concessionária. Nesses termos, entendemos ser adequada a retificação do prazo inicial de fornecimento dos veículos da Agência Regulatória para o 9º mês da Concessão visando maior compatibilidade com o cenário atual.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Ressalta-se que serão realizados ajustes no PER e a será refletida sugestão na versão final dos documentos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 38:** Contrato e Anexos. Item 4.6 – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER;

Conforme o item 4.6 do PER prevê Outros Relatórios que deverão ser apresentados pela Concessionária, nos prazos ali previstos. Há a previsão de apresentação de Relatório com o resultado da aferição de todos os equipamentos de pesagem móvel pelo INMETRO. E esse relatório deverá ser apresentado mensalmente a partir do 2º ano da Concessão:

| | | |
|--|--------|--|
| Relatório com o resultado da aferição de todos os equipamentos de pesagem móvel pelo INMETRO | Mensal | A partir do 2º ano do prazo da Concessão |
|--|--------|--|

Ademais, sobre a periodicidade, está previsto parâmetro técnico no item 3.4.8 do PER no sentido de que: Todos os equipamentos de pesagem deverão ser objeto de permanente aferição pelo INMETRO, com intervalo máximo entre cada aferição de 01 (um) ano.

Considerando que o prazo para implantação do Sistema de Pesagem é no 5º ano, nos termos do Item 3.4.8 do PER, estamos entendendo que o relatório acima será apresentado a partir da sua implantação. Está correto nosso entendimento?

E, considerando que a aferição dos equipamentos pelo INMETRO dar-se-á no intervalo de 01 ano. Estamos entendendo que o relatório acima será apresentado com periodicidade anual, para ficar em linha com o parâmetro técnico previsto no item 3.4.8 do PER.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Está correto o entendimento de que o relatório será apresentado a partir da implantação do sistema de pesagem. Quanto a periodicidade será ajustada para 1 (um) ano em consonância com a exigência dos parâmetros técnicos de aferição do INMETRO constantes no item 3.4.8.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 39:** Contrato e Anexos.

Ref. Item 3.4.4.6 do Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER

O item 3.4.4.6 do PER descreve o Escopo, Parâmetros técnicos e de Desempenho referente ao Sistema de Inspeção de Tráfego.

Referida obrigação possui como parâmetro de desempenho: Intervalo de tempo para a viatura de inspeção de tráfego passar duas vezes pelo mesmo ponto: 480 minutos.

Contudo, no parâmetro técnico abaixo, constou “e no mesmo sentido”:

A escala deverá ser definida para que todos os pontos da rodovia sejam visitados com regularidade pelas equipes de inspeção, com tempo máximo de percurso para passar no mesmo ponto da rodovia e no mesmo sentido, em condições normais de operação.

Considerando que o prazo de atendimento se dá com a passagem pelo mesmo ponto, para que o parâmetro técnico esteja condizente com o parâmetro de desempenho, necessária a exclusão do termo “e no mesmo sentido”.

Assim, questionamos para que seja excluída a expressão “e no mesmo sentido” do texto do parâmetro técnico do item 3.4.4.6 do PER.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Informamos que a expressão será excluída e a alteração refletida na versão final dos documentos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 40:** Contrato e Anexos.

Ref. Relatório de Monitoração – Redução de Acidentes – Item 4.2 – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER

O Item 4.2 do PER lista os Relatórios de Monitoração a ser apresentados pela Concessionária, bem como a periodicidade da sua apresentação. Prevê, ainda, que os primeiros relatórios deverão ser apresentados no 12º mês da Concessão.

Com relação ao Relatório – Redução de Acidentes, o primeiro relatório a ser apresentado deverá conter um programa de longo prazo para a redução de acidentes de trânsito, incluindo adaptações em sistemas das rodovias e estratégias de gestão de obras, principalmente durante os primeiros anos da concessão.

Às fls. 105 do Tomo I – Cadastro Geral do Sistema Rodoviário consta o histórico de acidentes fornecido pela Polícia Militar Rodoviária – PMRv.

Contudo, para fins de elaboração de um programa de longo prazo para a redução de acidentes, é necessário que a Concessionária reúna dados concretos da realidade da Rodovia e em menos de 12 meses de operação isso não é possível.

Assim, para permitir a análise das características da Rodovia e elaboração do Programa de Longo Prazo para redução de acidentes, entendemos que o Relatório de Monitoração – Redução de Acidentes deve ter seu prazo inicial retificado para constar que o primeiro relatório será apresentado no final do 2º ano da Concessão.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. O prazo para o relatório está correto, devendo este ser apresentado pela Concessionária no 12º mês da Concessão, sendo repetido a cada 12 meses.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 41:** Contrato e Anexos.

Ref. Liberação Veículos Isentos – Item 3.4.6.2 – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER

O Item 3.4.6.2 do PER, às fls. 77/78, preceitua que “A operação das praças de pedágio envolverá a adoção de procedimentos especiais nos casos de isenção, tais como veículos oficiais, que deverão dispor de pista especial (pista livre), evitando-se utilizar as cabines de cobrança manual, onde, eventualmente, também poderá ser feito o registro visual para posterior identificação do veículo e conseqüente confirmação de isenção”.

Ocorre que a implantação de pista livre não é usual, pois traz inúmeros riscos de evasão de pedágio e acidentes. Inclusive as Concessões não utilizam esse modelo, a exemplo:



SP 330



Rodovia Antonio Machado Sant'Anna – Guatapará – SP



BR 050

Inclusive, a Resolução ANTT nº 3.916, de 18 de outubro de 2012, ao dispor sobre a isenção do pagamento da tarifa de pedágio para veículos do Corpo Diplomático e para veículos oficiais utilizados pela União, Estados, Municípios e Distrito Federal, seus respectivos órgãos, departamentos, autarquias ou fundações públicas, no âmbito das rodovias federais concedidas, prevê que a liberação dos veículos isentos dar-se-á nas cabines.

Inclusive elencando as hipóteses que necessitam de cadastro prévio.

Isso porque a utilização de pista especial traz inúmeros risco de operação, possibilidade de “vazamento” de carros não credenciados, entre tantos outros. Concessões renomadas no País utilizam as próprias cabines para efetuarem a liberação, como se comprova com as fotos cima.

Inclusive, para fins de cadastramento será apresentado Manual nas Prefeituras com instruções.

Ademais, já existe deliberação da AGEMS nesse sentido na concessão da Rodovia MS-306:



Assim, contribuímos para sugerir a inclusão de hipótese de que seja possível, também, que a liberação dos veículos oficiais seja feita na cabine de pedágio, observada a necessidade ou não de prévio cadastramento.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. A manutenção da pista livre é relevante para garantir a passagem de veículos com carga fora de padrão. A passagem de veículos oficiais trata-se de tema a ser regulamentado pelo concessionário.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 42:** Contrato e Anexos.

Ref. Item 6.4.7.6 – Resumo Executivo do Projeto

O Item 6.4.7.6 do Resumo Executivo do Projeto, ao listar as Verbas e Pagamentos Contratuais, prevê a seguinte verba: Recursos para desenvolvimento tecnológico: Durante todo o período da concessão, a partir do primeiro mês após a data de assunção, a Concessionária deverá, anualmente, destinar o valor definido no contrato para projetos e estudos que visem o desenvolvimento tecnológico.

Contudo, da análise do Contrato de Concessão e seu Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER, não há obrigação contratual referente à verba de “Recursos para desenvolvimento tecnológico”.

Igualmente não prevista na Modelagem Econômico-Financeira.

Assim, estamos entendendo que essa sugestão dos Estudos não foi acatada. Está correto nosso entendimento?

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Informamos que não há a previsão de verba para desenvolvimento tecnológico neste projeto e que o Resumo Executivo será alterado para refletir o Projeto.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 43:** Contrato e Anexos.

Ref. Item 1.1.13 – Caderno 4 – Modelagem Operacional

Às fls. 19 do Caderno 4 – Modelagem Operacional está previsto que “Serão disponibilizadas para a Polícia Rodoviária Estadual duas viaturas caracterizadas, com capacidade para 5 ocupantes, tração nas 4 rodas, direção hidráulica, ar condicionado, vidros e travas elétricas e sistema de comunicação entre os veículos e os postos, com sinalizador automotivo e GPS”.

Contudo, da análise do Contrato de Concessão e seu Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER, não há obrigação contratual referente ao fornecimento de veículos à PMRv. As obrigações da Concessionária referente à PMRv são de construção de 2 postos novos e a reforma de 1 posto já existente na Rodovia, bem como o pagamento de verba mensal de R\$ 60.000,00 nos termos da Subcláusula 14.1 do Contrato de Concessão.

Assim, estamos entendendo que essa sugestão dos Estudos de fornecimento de 2 veículos para a PMRv não foi acatada. Está correto nosso entendimento?

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Informamos que não há a previsão de aquisição de viaturas e sim de verba mensal, que será administrada em conjunto Polícia Rodoviária/ Concessionária/ AGEMS, e que o Modelo Operacional será alterado para refletir o Projeto.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 44:** Ponte Rodoferroviária sobre o Rio Paraná – Divisa MS/SP.

O item 2 do Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER descreve o Sistema Rodoviário objeto da Concessão, que é composto pela Rodovia MS-112 e trechos da Rodovia BR-158 e BR-436.

No que se refere à Rodovia BR-436, é composta por dois subtrechos:

| CÓDIGO | TRECHO (BR-436) | | Início (km) | Fim (km) | Ext. (km) | Sit. Física |
|------------|--|---|-------------|----------|-----------|-------------|
| | Início | Fim | | | | |
| 436BMS0010 | ENTR BR-158 (APARECIDA DO TABOADO) | INÍCIO PONTE RODOFERROVIÁRIA S/ RIO PARANÁ | 0,0 | 14,4 | 14,4 | PAV |
| 436BMS0020 | INÍCIO PONTE RODOFERROVIÁRIA S/ RIO PARANÁ | TÉRMINO PONTE RODOFERROVIÁRIA S/ RIO PARANÁ | 14,4 | 18,1 | 3,7 | PAV |

Ou seja, o trecho da BR-436 objeto do Sistema Rodoviário inclui toda a extensão da Ponte Rodoferroviária s/ Rio Paraná.

Previsto, ainda, que o objeto da Concessão inclui: os elementos integrantes da faixa de domínio, acessos, alças de interseções, pistas centrais, laterais e marginais, ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com as rodovias, acostamentos, obras de arte especiais e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à Concessão.

No item 3.1.3 do PER, ao descrever sobre as Obras de Artes Especiais está previsto que com relação à ponte rodoferroviária a obrigação da Concessionária se limita “somente a superestrutura da ponte Rodoferroviária”.

Como é sabido, a Ponte Rodoferroviária Rollemberg-Vuolo, também conhecida como Ponte Rodoferroviária Sobre o Rio Paraná, possui (i) quatro faixas de rolamento para veículos rodoviários na parte superior, duas em cada sentido, ligando as rodovias Euclides da Cunha (SP-320) e BR-436 (As faixas rolantes da pista superior são divididas no centro da ponte pelas rodovias SP-320 e BR-436); e (ii) na parte inferior possui uma via ferroviária (https://pt.wikipedia.org/wiki/Ponte_Rodoferrovi%C3%A1ria_Rollemberg-Vuolo).

Sua extensão total é de 3.700 metros e cada vão possui 100 metros de extensão.

E, atualmente, os serviços de manutenção e segurança nas estruturas da ponte são de responsabilidade da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, enquanto os mesmos serviços relativos à parte ferroviária são mantidos em regime de concessão pela empresa Rumo S/A.

Ante a previsão do Item 3.1.3 do PER estamos entendendo que será de responsabilidade da Concessionária somente a parte superior do tabuleiro referente ao aspecto funcional

da OAE no trecho rodoviário (Laje, pavimento e juntas), ou seja, estruturas em concreto. Está correto nosso entendimento?

E, assim, caso ocorram o surgimento de patologias sendo necessário elaboração de vistorias, relatórios, bem como, os projetos de manutenção e recuperação e/ou de reforço se necessários na parte estrutural (fundações, Pilares e treliças metálicas) serão de responsabilidade da Empresa Rumo S/A? Isso já está previsto no contrato de concessão celebrado com a Rumo S/A?

Por tratar-se de Obra de Arte Especial com características peculiares, atendendo demandas diferentes, rodoviária e ferroviária, como será o contrato de concessão abrangendo duas empresas diferentes?

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. O entendimento está correto, a inspeção, monitoramento, manutenção e conservação da superestrutura é de responsabilidade da futura Concessionária. Quanto a infraestrutura e a mesoestrutura cabe à futura concessionária apenas a inspeção e monitoramento. Caso seja verificada alguma intercorrência nas inspeções, a AGEMS deverá ser comunicada imediatamente para providenciar as devidas intervenções.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 45:** Localização de Construção das Bases da PMR.

O PER em seu O Item 8.1 (Anexo A) do PER, prevê a localização dos novos postos a serem implantados: 1 na BR-158 – PMRv – Km 139+000; e 1 MS-112 – PMRv – Km 15+000.

Ao realizar uma vistoria e para análise e conhecimento do local citada, observamos que o local citado, não é o mais adequado por questões estratégicas de atuação.

Verificamos que pela dinâmica do fluxo dos veículos nas duas pretendidas rodovias e ainda que a PMR já possui uma Base Operacional em Paranaíba-MS, a melhor forma de posicionar outras duas novas bases na MS 112 e BR 158 seriam nos municípios de Três Lagoas-MS a base da MS 112 e no município de Cassilândia-MS a base da BR-158.

Sugiro ainda, que a reforma prevista no PER de uma base da PMR seja executada na Base Operacional de Paranaíba Km 004 da MS 240, uma vez que esta base atuará também na BR 158 e MS 112 uma vez que se encontram em sua área de atuação. Esta reforma deve conter a implantação de uma cobertura de pista e reforma predial de pintura, elétrica e hidráulica.



Quanto às bases existentes da Polícia Rodoviária Federal, a Polícia Militar Rodoviária não tem interesse em ocupar estas bases, uma vez que já existe base PMR naquela cidade e a mobilização de efetivo para ocupar estas bases é inviável no presente momento de redução de efetivo na PMMS.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. A reforma do posto existente terá sua localização confirmada na versão final dos documentos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 46:** Contrato e Anexos.

Ref. AGESUL – Item 5.2 – Resumo Executivo do Projeto e OPEX

O Item 5.2 do Resumo Executivo do Projeto, ao listar as infraestruturas e serviços do Modelo Operacional a ser implantado pela SPE, prevê, entre outros: Reforma e implantação de postos da PRE, AGESUL e AGEPAN;

E, ainda, na Aba PC OPEX na planilha OPEX consta o fornecimento de 1 veículo para a AGESUL.

Contudo, da análise do Contrato de Concessão e seu Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER, não há obrigação contratual referente à reforma e implantação de posto ou fornecimento de veículo para a AGESUL.

Igualmente não previsto no CAPEX ou na Modelagem Econômico-Financeira.

Assim, estamos entendendo que essa sugestão dos Estudos não foi acatada. Está correto nosso entendimento?

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Informamos que não há a previsão de reforma de edificações com exceção de 01 base da Polícia Rodoviária e não existe a previsão de

veículos para AGESUL. Para tanto o Modelo Operacional será alterado para refletir esse entendimento.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 47:** Contrato e Anexos.

Ref. Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER – Item 8.2 – Anexo B – Quantitativos Mínimos das Instalações e Equipamentos da Frente de Serviços Operacionais

Um dos parâmetros do Sistema de Radiocomunicação preceitua que “A rede deverá utilizar repetidoras com antenas omnidirecionais, localizadas em posições tais que realizem toda a cobertura das rodovias”.

Contudo, o Anexo B do PER preceitua que deverão ser implantadas, no mínimo, 12 Torres Repetidoras:

| | | |
|-----------------------------|----|--|
| Sistema de Radiocomunicação | | |
| Torres Repetidoras | 12 | |

Ocorre que a quantidade exata de torres necessárias para garantir a cobertura total da Rodovia somente poderá ser confirmada com a realização de Estudo Teórico, para o qual são necessários equipamentos e equipe técnica específica.

Somente o Estudo com as devidas localizações de Praças e SAUs será possível chegar ao número exato.

Inclusive porque quando da efetiva escolha do local de implantação das Praças (que podem sofrer alteração de 5km para norte e sul) e SAUs isso certamente terá impacto na posição e quantidade de torres.

Assim, questionamento para sugerir que seja excluída a determinação de quantidade mínima de 12 Torres Repetidoras. Mantendo somente o parâmetro que prevê que sua implantação e localização deverão garantir a cobertura total das Rodovias.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. A contribuição será avaliada e, se for o caso, serão realizados ajustes no PER.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 48:** Item 3.4 – Frente de Serviços Operacionais – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER.

Nos termos do Item 3.4 do PER, a Concessionária deverá implantar, entre outros:

No 2º ano da Concessão:

- Sistema de Controle de Tráfego – Painéis de Mensagens Variáveis Fixos
- Sistema de Controle de Tráfego – SAT – Detecção e Sensoriamento de Pista
- Sistema de Controle de Tráfego – Sistema de Controle de Velocidade

No 3º ano da Concessão:

- Sistema de Controle de Tráfego – Sistema de CFTV da Rodovia
- Sistema de Comunicação – Rede de Fibra Óptica

Ocorre que os PMVs Fixos, os SATs e os Radares dependem de sinal de telefonia (dados móveis), que é ausente em praticamente todo o trecho do Sistema Rodoviário.

Entendemos que o ideal, para não inviabilizar o funcionamento dos PMVs Fixos, os SATs e os Radares até que a Rede de Fibra Óptica e CFTV seja implantada, é que os prazos das obrigações supra listadas sejam adequados para implantação no mesmo ano, haja vista a ausência do sinal de telefonia (4G) no Sistema Rodoviário.

Desse modo, ao implantar os PMVs Fixos, os SATs e os Radares concomitantemente com a Rede de Fibra Óptica e CFTV, haverá plena operação dos Sistemas, pois a fibra implantada será somente utilizada pela Concessionária e, assim, sua administração e segurança controladas pela SPE, mitigando os riscos de perda, vazamento e furto de dados.

Assim, questionamos para sugerir que seja adequado o prazo das obrigações de implantação dos Radares/SATs/PMVs para o mesmo ano da Fibra e CFTV, sob pena de inviabilizar/prejudicar o funcionamento por ausência de sinal de dados móveis.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Ressalta-se que serão realizados ajustes no PER e a sugestão será refletida na versão final dos documentos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 49:** Edital 6.3.3. As exigências de qualificação técnica deverão ser atendidas pelo CONSÓRCIO, por meio de suas consorciadas;

É nosso entendimento que, em caso de participação em consórcio, apenas uma consorciada poderá atender a integridade da qualificação-técnica em benefício de todo o consórcio. Favor confirmar nosso entendimento.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que o entendimento está correto, em caso de Consórcio, a exigência de qualificação técnica poderá ser comprovada por qualquer das Consorciadas conforme item 6.3.3 do Edital.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 50:** Edital: 7.2. Cada Licitante, isolada ou em CONSÓRCIO, deverá indicar pelo menos 1 (um) e no máximo 3 (três) Representantes Credenciados, pessoas naturais domiciliadas no Brasil, devendo comprovar os poderes de representação da seguinte forma:

É nosso entendimento que os documentos que comprovem os poderes de representação dos representantes credenciados deverão ser entregues junto ao envelope nº 01, sem prejuízo de eventual credenciamento realizado conforme Manual de Procedimento da B3 que será divulgado. Nosso entendimento está correto?

Em caso positivo, sugere-se a inclusão do seguinte subitem ao item 8.8. do edital:

8.8. As Licitantes deverão apresentar, ainda, no Envelope 1: (...)

8.8.4. Documentos de representação dos representantes credenciados, sendo dispensada sua apresentação nos demais envelopes.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que os documentos indicados no item 7.2 do Edital, deverão ser apresentados pelas Licitantes em conjunto com os Envelopes descritos no Edital, todavia, não são vinculados à Garantia da Proposta, portanto, não devem constar do Envelope 1.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 51:** Edital: 8.2.1. as Garantias das Propostas apresentadas nas modalidades fiança bancária e seguro-garantia deverão seguir o modelo constante do Anexo I (Modelo I.b) e Anexo II deste Edital, ter seu valor expresso em Reais e ser assinada pelos administradores da sociedade emitente, bem como comprovação dos respectivos poderes para representação somente se o cadastro do emissor estiver desatualizado na B3, conforme previsto no Anexo V (Manual de Procedimentos);

Não obstante a ausência de Anexo V, é notório que manuais de procedimento da B3 apresentam modelos de documentos, declarações e garantias de propostas. Considerando que o edital é silente quanto a ordem de prevalência dos anexos, solicita-se esclarecimentos sobre a forma priorização dos anexos sendo certo a possibilidade de conflito entre modelos do edital e do manual B3.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Os modelos serão ajustados para que não haja divergências.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 52:** Edital - Anexo II – Termos e Condições Mínimas do Seguro-Garantia

Verifica-se que o anexo II do edital elenca as condições mínimas do *bid bond*. É nosso entendimento que referidas condições deverão constar como condições particulares da apólice emitida, suplementando as condições gerais e especiais conforme Circular SUSEP n 477/2013. Favor confirmar nosso entendimento

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que o entendimento está correto.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 53:** Edital Atestado(s) emitido(s) por pessoa(s) jurídica(s) de direito público ou privado, que comprove que o Proponente ou o Profissional Qualificado, tenha realizado atividades de: (i) Gestão ou administração de rodovias; e, (ii) Operação de rodovias.

Verifica-se que o edital apresenta disposições excessivamente amplas e abertas para efeitos de comprovação de capacidade técnica-operacional para qualificação na licitação.

A prática possibilita a participação de licitantes aventureiros que não detenham a capacidade efetivamente necessária e/ou *know how* para execução dos serviços, apresentando grave risco ao interesse público.

Nesses termos, sugerimos a inclusão de quantitativos mínimos para efeitos de obras e operação de sistema no seguinte sentido:

Atestado(s) emitido(s) por pessoa(s) jurídica(s) de direito público ou privado, que comprove ao longo de no mínimo 24 (vinte e quatro) meses que o Proponente ou o Profissional Qualificado, tenha realizado atividades de gestão, administração e operação de rodovias pedagiadas com, no mínimo, 400 km de extensão.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Contudo insta ressaltar que, as disposições do Edital foram formuladas de forma clara e exigindo requisitos suficientes para garantir a participação de licitantes que possuam comprovada experiência em gestão e operação de rodovias.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 54:** Edital

Atestado(s) emitido(s) por pessoa(s) jurídica(s) de direito público ou privado, que comprove que o Proponente ou o Profissional Qualificado, tenha realizado atividades de: (i) Gestão ou administração de rodovias; e, (ii) Operação de rodovias.

Verifica-se que o edital não apresenta comprovações específicas para Profissionais Qualificados mas apenas quantitativos para atestados técnico-operacionais.

A prática possibilita a participação de licitantes aventureiros que não detenham a capacidade efetivamente necessária e/ou *know how* para execução dos serviços, apresentando grave risco ao interesse público.

Nesses termos, sugerimos a inclusão de quantitativos mínimos para efeitos de obras e operação de sistema no seguinte sentido:

XX. O Profissional qualificado deverá comprovar a expertise de aptidão para desempenho de atividade pertinente e compatível em características, quantidades e prazos com a CONCESSÃO.

XX.X. Considera-se como atividades compatíveis a comprovação de vínculo com a licitante na gestão, administração e operação de rodovia pedagiada com, no mínimo, 400km de extensão.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Reiteramos as considerações da resposta ao Questionamento/Contribuição 53.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 55:** Contrato

7.1.1. Cabe à CONCESSIONÁRIA, como entidade delegada do PODER CONCEDENTE, promover desapropriações, servidões administrativas, propor limitações administrativas e ocupar provisoriamente bens imóveis necessários à execução e conservação de obras e serviços vinculados à CONCESSÃO. Ao PODER CONCEDENTE cabe providenciar a declaração de utilidade pública, mediante solicitação justificada da CONCESSIONÁRIA, no prazo máximo de 06 (seis) meses, a contar da solicitação.

A ocupação provisória de bens móveis e/ou imóveis consiste em prerrogativa legal do Poder Público, conforme artigo 5º inciso XXV da Constituição Federal, não sendo atribuição passível de outorga. Sugere-se a exclusão do texto para evitar questionamentos e eventuais ações judiciais.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. A contribuição será avaliada e, se for o caso, serão realizados ajustes na Minuta do Contrato.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 56:** Contrato

9.2. A CONCESSIONÁRIA não será de qualquer maneira liberada de suas obrigações contratuais, tampouco terá direito a ser indenizada pelo PODER CONCEDENTE, em razão de qualquer informação incorreta ou insuficiente, seja obtida por meio da SEINFRA, AGEMS, AGESUL ou qualquer outra fonte, reconhecendo que era sua a incumbência de fazer seus próprios levantamentos para verificar a adequação e a precisão de qualquer informação que lhe foi fornecida.

É nosso entendimento que eventuais prejuízos decorrentes de informações incorretas e/ou insuficientes pela SEINFRA, AGEMS, AGESUL não resultarão em processos administrativos sancionatórios.

Frisa-se que, sem prejuízo do dever contratual de confirmação de informações, a Administração Estadual é vinculada às disposições da Lei Federal nº 12.527/2011 que prevê o acesso à informação e disciplina a observância a autenticidade e integralidade dos dados fornecidos por entes públicos, conforme artigo 4º, incisos VI e VII. Favor confirmar nosso entendimento.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que o entendimento não está correto. Nos termos da cláusula 9.2 referenciada diz respeito à declaração prestada nos termos da cláusula 9.1.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 57:** Contrato

16.1.2.4. Terão trânsito livre no SISTEMA RODOVIÁRIO e ficam, portanto, isentos do pagamento de TARIFA DE PEDÁGIO, os veículos oficiais, devidamente identificados, assim entendidos aqueles que estejam a serviço da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal, seus respectivos órgãos, departamentos, autarquias ou fundações públicas, bem como os veículos de Corpo Diplomático.

É nosso entendimento que veículos oficiais vinculados a estatais não terão trânsito livre considerando a natureza de direito privado de referidas sociedades empresárias. Favor confirmar nosso entendimento.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. O entendimento está correto, nos termos da cláusula 16.1.2.4 do Contrato e conforme previsto no § 2º do artigo 1º da Resolução ANTT N.º 5.016/2016.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 58:** Contrato

17.4.O contrato de Receita Extraordinária terá natureza precária e vigência limitada ao término deste CONTRATO.

É fato notório que empreendimentos de grande porte, tais como hotéis e paradas de descanso, por exemplo, exigem prazos superiores ao prazo de vigência contratual para assegurar a respectiva viabilidade econômica e interesse aos investidores privados.

Nesses termos, sugere-se a inclusão de subcláusula adicional à cláusula 17.4 no seguinte sentido:

17.4.1. O Poder Concedente poderá autorizar a celebração de contratos de exploração de receitas extraordinárias que extrapolem o prazo de vigência do contrato nos casos em que o prazo remanescente da concessão não for suficiente para garantir viabilidade econômica ao empreendimento.

17.4.2. Nos casos mencionados na cláusula 17.4.2. os contratos celebrados com terceiros serão sub-rogados pelo Poder Concedente conforme cláusula 21.6 ou por nova concessionária que assuma SISTEMA RODOVIÁRIO.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. A cláusula 17 da Minuta do Contrato de Concessão será revisada e possíveis alterações serão refletida na versão final dos documentos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 59:** Contrato

20.6.1. Na hipótese de novos investimentos ou serviços solicitados pela AGEMS ou PODER CONCEDENTE e não previstos no CONTRATO, a AGEMS poderá requerer à CONCESSIONÁRIA, previamente ao processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a elaboração de projeto das obras e serviços.

É nosso entendimento que a SPE terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro pelos projetos elaborados, mesmo se os mesmos não originarem a implantação de obras e serviços. Favor confirmar nosso entendimento.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que o entendimento está correto.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 60:** Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER

Observa-se que, em linha ao item 3.4.4.6 do PER, que descreve o Escopo, Parâmetros técnicos e de Desempenho referente ao Sistema de Inspeção de Tráfego, a Concessionária por obrigação possui como parâmetro de desempenho: Intervalo de tempo para a viatura de inspeção de tráfego passar duas vezes pelo mesmo ponto: 480 minutos. No entanto, no parâmetro técnico abaixo, constou “e no mesmo sentido”:

A escala deverá ser definida para que todos os pontos da rodovia sejam visitados com regularidade pelas equipes de inspeção, com tempo máximo de percurso para passar no mesmo ponto da rodovia e no mesmo sentido, em condições normais de operação.

Considerando que o prazo de atendimento se dá com a passagem pelo mesmo ponto, para que o parâmetro técnico esteja condizente com o parâmetro de desempenho, necessária a exclusão do termo “e no mesmo sentido”. Pelo exposto, solicita-se a exclusão da expressão “e no mesmo sentido” do texto do parâmetro técnico do item 3.4.4.6 do PER.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Reiteramos as considerações da resposta ao Questionamento/Contribuição 39.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 61:** Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER

O Item 4.2 do PER lista os Relatórios de Monitoração a ser apresentados pela Concessionária, bem como a periodicidade da sua apresentação. Prevê, ainda, que os primeiros relatórios deverão ser apresentados no 12º mês da Concessão.

Com relação ao Relatório – Redução de Acidentes, o primeiro relatório a ser apresentado deverá conter um programa de longo prazo para a redução de acidentes de trânsito, incluindo adaptações em sistemas das rodovias e estratégias de gestão de obras, principalmente durante os primeiros anos da concessão.

Às fls. 105 do Tomo I – Cadastro Geral do Sistema Rodoviário consta o histórico de acidentes fornecido pela Polícia Militar Rodoviária – PMRv.

Contudo, para fins de elaboração de um programa de longo prazo para a redução de acidentes, é necessário que a Concessionária reúna dados concretos da realidade da Rodovia e em menos de 12 meses de operação isso não é possível.

Assim, para permitir a análise das características da Rodovia e elaboração do Programa de Longo Prazo para redução de acidentes, entendemos que o Relatório de Monitoração – Redução de Acidentes deve ter seu prazo inicial retificado para constar que o primeiro relatório será apresentado no final do 2º ano da Concessão.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Reiteramos as considerações da resposta ao Questionamento/Contribuição 40.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 62:** Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER

De acordo com o Item 3.4.6.2 do PER, fls. 77/78: “A operação das praças de pedágio envolverá a adoção de procedimentos especiais nos casos de isenção, tais como veículos oficiais, que deverão dispor de pista especial (pista livre), evitando-se utilizar as cabines de cobrança manual, onde, eventualmente, também poderá ser feito o registro visual para posterior identificação do veículo e conseqüente confirmação de isenção”.

Ocorre que a implantação de pista livre não é usual, pois traz inúmeros riscos de evasão de pedágio e acidentes. Inclusive as Concessões não utilizam esse modelo, a exemplo:



SP 330



Rodovia Antonio Machado Sant'Anna – Guatapar – SP



BR 050

Frisa-se que a Resolução ANTT nº 3.916/2012, ao dispor sobre a isenção do pagamento da tarifa de pedágio para veículos do Corpo Diplomático e para veículos oficiais utilizados pela União, Estados, Municípios e Distrito Federal, seus respectivos órgãos, departamentos, autarquias ou fundações públicas, no âmbito das rodovias federais concedidas, prevê que a liberação dos veículos isentos dar-se-á nas cabines, bem como elenca as hipóteses que necessitam de cadastro prévio.

Importante ressaltar que a utilização de pista especial traz inúmeros risco de operação, possibilidade de “vazamento” de carros não credenciados, entre tantos outros. Concessões rodoviárias utilizam as próprias cabines para efetuarem a liberação, como se comprova com as fotos cima.

Inclusive, para fins de cadastramento será apresentado Manual nas Prefeituras com instruções. Ademais, já existe deliberação da AGEMS nesse sentido na concessão da Rodovia MS-306:



Assim, contribuímos para sugerir a inclusão de hipótese de que seja possível, também, que a liberação dos veículos oficiais seja feita na cabine de pedágio, observada a necessidade ou não de prévio cadastramento, nos termos do Manual Anexo.

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Reiteramos as considerações da resposta ao Questionamento/Contribuição 41.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 63:** Resumo Executivo do Projeto

De acordo com Item 6.4.7.6 do Resumo Executivo do Projeto, ao listar as Verbas e Pagamentos Contratuais, prevê a seguinte verba: Recursos para desenvolvimento tecnológico: Durante todo o período da concessão, a partir do primeiro mês após a data de assunção, a Concessionária deverá, anualmente, destinar o valor definido no contrato para projetos e estudos que visem o desenvolvimento tecnológico.

Contudo, da análise do Contrato de Concessão e seu Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER, não há obrigação contratual referente à verba de “Recursos para desenvolvimento tecnológico”.

Igualmente não prevista na Modelagem Econômico-Financeira.

Assim, estamos entendendo que essa sugestão dos Estudos não foi acatada. Está correto nosso entendimento?

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Reiteramos as considerações da resposta ao Questionamento/Contribuição 42.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 64:** Caderno 4 – Modelagem Operacional

De acordo com o Caderno 4 – Modelagem Operacional está previsto que “Serão disponibilizadas para a Polícia Rodoviária Estadual duas viaturas caracterizadas, com capacidade para 5 ocupantes, tração nas 4 rodas, direção hidráulica, ar condicionado, vidros e travas elétricas e sistema de comunicação entre os veículos e os postos, com sinalizador automotivo e GPS”.

Contudo, da análise do Contrato de Concessão e seu Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER, não há obrigação contratual referente ao fornecimento de veículos à PMRv. As obrigações da Concessionária referente à PMRv são de construção de 2 postos novos e a reforma de 1 posto já existente na Rodovia, bem como o pagamento de verba mensal de R\$ 60.000,00 nos termos da Subcláusula 14.1 do Contrato de Concessão.

Assim, estamos entendendo que essa sugestão dos Estudos de fornecimento de 2 veículos para a PMRv não foi acatada. Está correto nosso entendimento?

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Reiteramos as considerações da resposta ao Questionamento/Contribuição 43.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 65:** Caderno 4 – Modelagem Operacional

No Caderno 4 – Modelagem Operacional, às fls. 19, está previsto que “Serão disponibilizadas para a Polícia Rodoviária Estadual duas viaturas caracterizadas, com capacidade para 5 ocupantes, tração nas 4 rodas, direção hidráulica, ar condicionado, vidros e travas elétricas e sistema de comunicação entre os veículos e os postos, com sinalizador automotivo e GPS”.

Contudo, da análise do Contrato de Concessão e seu Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER, não há obrigação contratual referente ao fornecimento de veículos à PMRv. As obrigações da Concessionária referente à PMRv são de construção de 2 postos novos e a reforma de 1 posto já existente na Rodovia, bem como o pagamento de verba mensal de R\$ 60.000,00 nos termos da Subcláusula 14.1 do Contrato de Concessão.

Assim, estamos entendendo que eventual aquisição de veículos para a PMRv deverá ser custeada com a verba mensal através de Convênio a ser formalizado nos termos da Subcláusula 14.1.2 do Contrato de Concessão. Está correto nosso entendimento?

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Reiteramos as considerações da resposta ao Questionamento/Contribuição 43.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 66:**

Uma das obrigações da Concessionária é a construção e operação de 6 Praças de Pedágio, conforme localizações determinadas no PER, sendo: MS-112 (R\$ 10,00) - PP3 – 190+600; PP5 – km 68+000 // BR-158 (R\$ 10,00) - PP1 – km 77+000; PP2 – km 117+000; PP4 – km 190+500 // BR-436 (R\$ 2,73) - PP6 – km 14+000.

Com relação à PP6, situada na BR-436, está localizada no km 14+000, onde hoje está situado o Posto de Fiscalização da Secretaria de Fazenda do Estado de Mato Grosso do Sul – SEFAZ/MS e respectivo Posto de Pesagem Fixa.

Para que a construção da PP6 seja possível, será necessária a construção do novo Posto da SEFAZ/MS e respectivo Posto de Pesagem Fixo.

Somente após a construção do novo posto da SEFAZ e mudança do local de operação, será possível a demolição da Edificação existente e construção da PP6. Ou seja, o prazo de 12 meses não é hábil para todas essas providências.

Ante essa condição, entendemos que a construção e operação da PP6 não está vinculada às demais Praças de Pedágio como condição precedente para início da cobrança da tarifa de pedágio prevista na Subcláusula 16.1.1.1 do Contrato de Concessão.

Ou seja, concluídas as 5 Praças de Pedágio e demais condições precedentes, possível a emissão do Termo de Vistoria e Portaria respectiva pela AGEMS, iniciando-se a cobrança das tarifas de pedágio nas PP1/PP2/PP3/PP4/PP5. Sendo que a construção da PP6 e sua operação e cobrança da tarifa de pedágio está desvinculada das demais Praças e poderá ser iniciada posteriormente.

Entendemos, também, que essa situação não foi refletida na Modelagem Econômico-financeira.

Está correto nosso entendimento?

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. O entendimento não está correto, esclarecemos que a construção das seis praças de pedágio está prevista no modelo econômico-financeiro do projeto, para o primeiro ano da concessão. O início da cobrança do pedágio está prevista para o 13º mês da concessão, e conforme disposto no PER, caberá à concessionária executar todas as obrigações necessárias ao início da cobrança da tarifa.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 67:** Estudo de Viabilidade - Demanda
Relatório de demanda – Pesquisas de Campo

Entendemos a importância de se realizar contagens em rodovias próximas à malha a ser concedida no desenvolvimento de um estudo de demanda, entretanto percebe-se poucos pontos nas rodovias a serem concedidas, com diversos segmentos homogêneos sem contagens. Há algum motivo para terem sido realizadas tão poucas contagens no trecho a ser concedido?

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Uma vez que os fluxos de veículos da rodovia são de longa distância, não foi identificada a necessidade de mais contagens de tráfego ao longo do trecho concedido.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 68:** Estudo de Viabilidade - Demanda
Relatório de demanda – Ajuste das Contagens

Porque não foram utilizados, na expansão diária dos postos de contagem de 16h do lote, os dados do posto mais próximo, ou a média dos postos da mesma rodovia? A opção por utilizar a média dos postos do lote (que inclui eixos de transportes distintos) pode trazer distorções consideráveis na demanda

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. De modo geral, mais de 85% do tráfego se encontra nas 16 horas contadas, sendo o impacto desse cálculo incidido nos 15% restantes. Como essa distribuição dificilmente apresenta grandes variações, as distorções citadas nunca são significativas. Para efeito de verificação, foi avaliado o impacto dessa alteração e o valor encontrado é inferior à 1%, não justificando a alteração da expansão dos dados de 16 para 24 horas.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 69:** Estudo de Viabilidade - Demanda
Relatório de demanda – Ajuste das Contagens

Na estimação dos fatores de sazonalidade, por que não se utilizou os dados de pedágio da região?

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Além dos dados da BR-163/MS, que foram utilizados, as praças mais próximas são as da MS-306, as quais não têm série de dados disponíveis, pois o início da cobrança se deu em abril de 2021.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 70:** Estudo de Viabilidade - Demanda

Relatório de demanda – Pesquisas Origem Destino

Na tabela 2-10, seria interessante ter o erro resultante, e não apenas a margem de confiança, que está baixa em diversas categorias. Os dados adicionais de pesquisas OD ("base de dados do consórcio") mencionados, serão disponibilizados?

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. As pesquisas realizadas atingiram uma amostra significativa e suficiente para caracterizar a demanda de tráfego existente na região, servindo como referência para estruturação da concessão. Dados adicionais de OD considerados são provenientes de consultas públicas de concessões de outras rodovias da região e foram utilizados em caráter complementar, não sendo necessária sua disponibilização, por serem públicos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 71:** Estudo de Viabilidade - Demanda

Relatório de demanda – Pesquisas Origem Destino

Considerando que foram utilizadas informações adicionais na confecção da matriz de viagens, pergunta-se:

- a) De quais estudos essas informações foram obtidas?
- b) Qual a data de realização dessas pesquisas?
- c) Houve alguma consideração específica na junção dos dados? (maior peso para algum estudo etc.)

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Os dados de pesquisas OD adicionais utilizados foram os da BR-163 MT/MS, BR-364/365 GO/MG e Lote Piracicaba-Panorama, realizadas em datas variadas e expandidas com a utilização de dados públicos, como praças de pedágio ou postos do PNCT.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 72:** Estudo de Viabilidade - Demanda

Relatório de demanda – Valor do Tempo

Sabe-se que a renda declarada em pesquisas de campo tende a ser subestimada. Foi feito algum tratamento para corrigir isso? (correlação com o veículo, por exemplo)

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Não foi utilizado nenhum tratamento específico para correção da renda declarada pelo usuário. Correções de renda poderão ser realizadas

pela proponente, uma vez que os dados das entrevistas com usuários foram disponibilizados.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 73:** Estudo de Viabilidade - Demanda

Relatório de demanda – Valor do Tempo

O valor do tempo apresentado para os veículos comerciais (tabela 2-13) é por eixo ou pelo total do veículo médio?

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Informamos que o valor do tempo apresentado é pelo total do veículo.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 74:** Estudo de Viabilidade - Demanda

Relatório de demanda – Valor do Tempo

Observando que na pesquisa de preferência declarada há distinção por tipo de pista, na estimação do valor do tempo, foi feita alguma consideração quanto à percepção do usuário por tipo de pista?

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Durante a etapa de modelagem para determinação do valor do tempo, foram testadas várias especificações de modelo. Entretanto, os modelos unicamente de pista simples e pista dupla não obtiveram resultados estatísticos adequados. Desta forma, optou-se pelos resultados obtidos com a unificação da base de dados.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 75:** Estudo de Viabilidade - Engenharia

Relatório de demanda – Cadastro

Gostaríamos que fossem disponibilizadas as informações referentes ao cadastro viário e demais levantamentos de engenharia realizados, em formato de banco de dados (planilha).

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Os documentos serão disponibilizados na versão solicitada no site www.epe.segov.ms.gov.br.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 76:** Estudo de Viabilidade - Demanda

Relatório de demanda – Zoneamento

Gostaríamos que fosse disponibilizado o zoneamento utilizado no estudo em formato de base geográfica (kmz, shapefile).

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Os documentos serão disponibilizados na versão *shapefile* no site www.epe.segov.ms.gov.br.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 77:** Estudo de Viabilidade - Demanda
Relatório de demanda – Segmentação de Classes de Caminhões

Qual a justificativa para a adoção das classes de segmentação de caminhões adotada no estudo, que difere de outros estudos de viabilidade realizados? (2 e 3, 4 a 6 e 7 ou mais eixos)

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. A divisão nas 3 categorias considera a característica da carroceria dos caminhões, separados entre rígidos, articulados e biarticulados. Essa classificação também remete aos tipos de carga transportada, que influenciam nas origens e destinos das viagens.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 78:** Estudo de Viabilidade - Demanda
Relatório de demanda – Modelo de Demanda

No modelo de demanda desenvolvido para o estudo foram realizadas simulações diárias ou horárias? Qual a capacidade diária adotada em cada tipo de via?

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Foram realizadas simulações diárias. A capacidade para cada tipo de via foi calculada utilizando as premissas do HCM, considerando suas características geométricas, principalmente sinuosidade e declividade, além de velocidade e ocupação lindeira.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 79:** Estudo de Viabilidade - Demanda
Relatório de demanda – Pesquisas de Campo

Foi realizado algum procedimento para a remoção de dupla contagens?

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Foi realizada a eliminação de contagens duplas para expansão da matriz OD, como descrito no Produto 1 - Estudo de Tráfego, item “Elaboração da matriz de viagens”.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 80:** Estudo de Viabilidade - Demanda
Relatório de demanda – Calibração do Modelo

Para verificar a qualidade do ajuste da alocação seria importante receber os resultados do GEH. Como o índice foi apresentado no relatório, seria possível apresentar a tabela com os resultados?

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. O documento solicitado será disponibilizado site www.epe.segov.ms.gov.br.

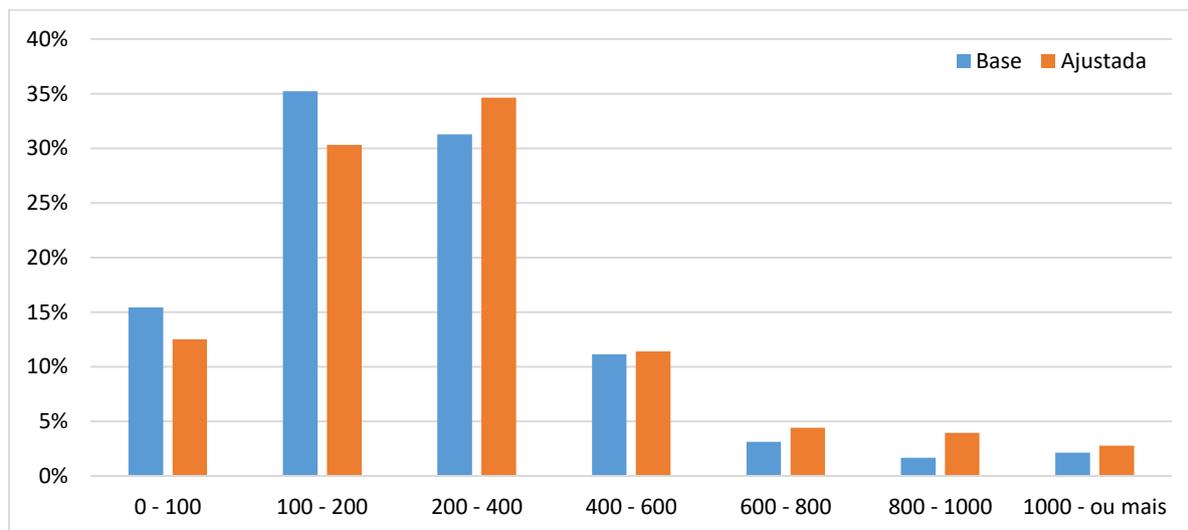
➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 81:** Estudo de Viabilidade - Demanda
Relatório de demanda – Calibração do Modelo

É comum que os ajustes de matriz realizados em softwares distorçam os dados de campo, incrementando o volume de viagens curtas e reduzindo o de viagens longas. Foi feita a análise de TLD da matriz resultante x matriz semente?

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. O ajuste de matriz foi necessário, uma vez que as pesquisas de campo não puderam ser realizadas nos locais previstos para implantação de todas as praças de pedágio. Contudo, para evitar as distorções citadas, aplicou-se um limite máximo de variação da quantidade de viagens por par OD. A análise TLD pode ser vista no gráfico abaixo, onde se observa que o comportamento citado de ajuste da matriz não ocorreu.

Gráfico - Comparativos entre as TLD observadas (base) e modeladas (ajustada)



➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 82:** Estudo de Viabilidade - Demanda
Relatório de demanda – Elasticidade

Qual a justificativa teórica para considerar a atenuação da elasticidade de forma linear em 15 anos?

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Considerou-se, assim como observado historicamente, que regiões em desenvolvimento tendem a crescer menos quanto mais desenvolvidas

se tornam. Entretanto, nesse estudo, optou-se pela simplificação da atenuação de forma linear.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 83:** Estudo de Viabilidade - Demanda
Relatório de demanda – Projeção

Tendo em vista a desaceleração da economia frente às expectativas FOCUS de julho/2021, seria possível uma atualização dos resultados de projeção para as expectativas mais atualizadas (dezembro/2021)?

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. O estudo de demanda realizado serviu de referência para estruturação da concessão, considerando os dados disponíveis mais atualizados à época de sua elaboração. Atualizações poderão ser realizadas pela proponente, caso julgue necessário, em sua avaliação individual para apresentação da proposta.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 84:** Estudo de Viabilidade - Demanda
Relatório de demanda – Praças de Pedágio

Na proposta de localização de praças de pedágio, além a busca por maximização de receita e minimização de fugas, foi considerada a existência de distritos que geram fluxos diários para a sede do município, e que usualmente obtém isenção na cobrança de tarifa?

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Não foi identificada a existência de distritos que geram fluxos diários para a sede do município.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 86:** Estudo de Viabilidade - Demanda
Relatório de demanda – Pedagiamento

Nos estudos de concessão rodoviárias mais recentes o Desconto de Usuário Frequente tem se tornado padrão. Será considerado no lote a adoção desse desconto?

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Não foi considerada a adoção de desconto para usuários frequentes. Somente foi considerado o desconto de 5% para usuários de pagamento automático.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 87:** Estudo de Viabilidade
EVTEA – Praças de Pedágio

Usualmente, no cálculo da tarifa das praças de pedágio são definidos trechos de cobertura de cada praça. No estudo não foi identificada a definição de quais trechos pertenceriam à cada praça de pedágio, desta forma, pergunta-se:

Como foram definidos os TCPs das praças de pedágio?

Quais segmentos da rodovia pertencem à cada praça de pedágio?

Qual o motivo da Praça P06 ter uma tarifa diferente das demais praças?

Em caso de necessidade, como se dará o equilíbrio econômico-financeiro da concessão se não há correlação entre segmentos rodoviários e praças de pedágio?

➤ **Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Não foi considerado a divisão de TCPs por praça, uma vez que se adotou como critério de precificação um valor único de tarifa por praça. Para a PP6, tendo em vista sua proximidade do perímetro urbano do município de Aparecida do Taboado, bem como a alta frequência de viagens de residentes deste município para o Estado de São Paulo, optou-se por uma diferenciação de tarifa específica para essa praça. O ajuste de tarifa será realizado em todas as praças, em caso da necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro da concessão.