

**PARECER UCPPP Nº 03/2021 – EPE/SEGOV**

Avaliação, consolidação da modelagem final e aproveitamento dos estudos técnicos apresentados no Procedimento de Manifestação de Interesse – PMI nº 02/2021

**Processo nº:** 51/003926/2021

**Requerente:** Estado de Mato Grosso do Sul, por meio Escritório de Parcerias Estratégicas – EPE/SEGOV

**Objeto do PMI:** Elaboração e apresentação de estudos técnicos destinados à adequação de capacidade, reabilitação, operação, manutenção e conservação da Rodovia MS-112 e trechos das Rodovias BR-158 e BR-436.

CONSIDERANDO os termos da Lei nº 4.303, de 20 de dezembro de 2012, que criou o Conselho Gestor de Parcerias Público-Privadas do Estado de Mato Grosso do Sul (CGPPP), competente para, dentre outras atribuições, aprovar os resultados dos estudos técnicos e a modelagem dos projetos de Parcerias Público-Privada;

CONSIDERANDO o disposto no § 4º do art. 26 do Decreto nº 14.360, de 28 de dezembro de 2015, que atribui ao CGPPP a aprovação do PMI;

CONSIDERANDO a Deliberação do CGPPP nº 25, de 12 de abril de 2021, que aprovou o Edital do Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) nº 02/2021 e constituiu o Grupo Técnico – GT para conduzir o procedimento, conforme dispõe o art. 23 do Decreto Estadual nº 14.360/15;

RESOLVE a Unidade Central de Parceria Público-Privada – UCPPP, no exercício de suas atribuições conforme disposto no art. 6.º da Lei Estadual nº 4.303/12, e nos arts. 23 e 26, §2º, do Decreto Estadual nº 14.360/15, emitir o presente **PARECER** referente à avaliação, consolidação da modelagem final e aproveitamento dos estudos técnicos elaborados pela empresa Autorizada no âmbito do PMI nº 02/2021.

## **1. DO CONTEXTO E MOTIVAÇÃO**

O Estado de Mato Grosso do Sul, no intuito de acelerar investimentos na infraestrutura rodoviária, valendo-se de instrumentos inovadores, aprovou a Lei nº 1.776, de 30 de setembro de 1997, que dispõe sobre o regime de concessão de obras públicas, de concessão e permissão de serviços públicos; a Lei nº 4.476, de 18 de março de 2014, que autoriza o Poder Executivo a realizar concessão de serviço público, precedida de obra pública, e o Decreto nº 13.926, de 2 de abril de 2014, que dispõe sobre o Programa Estadual de Concessões Rodoviárias.

Dessa forma, o Estado tem como uma de suas prioridades, a implantação de uma política de melhoria de infraestrutura rodoviária e o presente projeto objetiva a adequação de capacidade, reabilitação, operação, manutenção e conservação da Rodovia MS-112 e trechos das Rodovias BR-158 e BR-436, mediante Concessão Comum, a fim de ampliar suas condições de trafegabilidade, garantir a segurança de seus usuários, bem como estimular o desenvolvimento socioeconômico regional.

Nesse sentido, em 12 de abril de 2021 o CGPPP aprovou a o Edital do Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) nº 02/2021, para elaboração dos Estudos Técnicos destinados à adequação de capacidade, reabilitação, operação, manutenção e conservação da Rodovia MS-112 e de trechos das Rodovias BR-158 e BR-436.

## **2. DA LEGISLAÇÃO APLICÁVEL**

- Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos;
- Lei Federal nº 9.074, de 07 de julho de 1995, que estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos;
- Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, que institui normas gerais para licitação e contratação de Parceria Público-Privada no âmbito da Administração Pública;
- Lei Estadual nº 1.776, de 30 de setembro de 1997, que dispõe sobre o regime de concessão de obras públicas, de concessão e permissão de serviços públicos;
- Lei Estadual nº 4.476, de 18 de março de 2014, que autoriza o Poder Executivo a realizar concessão de serviço público, precedida de obra pública;
- Lei Estadual nº 4.303, de 20 de dezembro de 2012, que institui o Programa de Parceria Público-Privada do Estado de Mato Grosso do Sul;
- Decreto Federal nº 8.428, de 02 de abril de 2015, que dispõe sobre o Procedimento de Manifestação de Interesse;
- Decreto nº 13.926, de 2 de abril de 2014, que dispõe sobre o Programa Estadual de Concessões Rodoviárias;
- Decreto “P” nº 225, de 11 de março de 2021 e Decreto “P” nº 842, de 16 de agosto de 2021, que designa os membros do Conselho Gestor do Programa de Parcerias Público-Privada;

- Decreto Estadual nº 14.360, de 28 de dezembro de 2015, que regulamenta o Procedimento de Manifestação de Interesse no âmbito do Estado de Mato Grosso do Sul.

### **3. DO PROJETO**

O presente projeto objetiva a adequação de capacidade, reabilitação, operação, manutenção e conservação da Rodovia MS-112 e trechos das Rodovias BR-158 e BR-436, mediante Concessão Comum, a fim de ampliar suas condições de trafegabilidade, garantir a segurança de seus usuários, bem como estimular o desenvolvimento socioeconômico regional, uma vez que a referida rodovia atende uma importante região de agronegócios no Estado, polo de integração comercial e de produção entre os Estados de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, São Paulo, Goiás e Minas Gerais.

A área projeto abrange um total de 6 (seis) municípios do Estado de Mato Grosso do Sul, sendo eles: Cassilândia, Paranaíba, Aparecida do Taboado, Inocência, Selvíria e Três Lagoas. Está localizada na porção nordeste do Estado e desenvolve-se ao longo da divisa com os Estados de Goiás, Minas Gerais e São Paulo.

### **4. DO PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE – PMI**

O PMI é o procedimento administrativo por meio do qual o Poder Público oportuniza aos particulares interessados elaborar, por sua conta e risco, estudos técnicos ou projetos contendo levantamentos, investigações, dados, informações técnicas, opiniões fundamentadas, justificativas sobre a viabilidade, ou pareceres visando a estruturação de Parceria Público-Privada.

O procedimento está regulamentado pelo Decreto Estadual nº 14.360/15 e compreende as seguintes fases:

- Publicação do Edital de Chamamento Público: dá início ao procedimento, estabelecendo as diretrizes de participação e convocando eventuais interessados à apresentação de estudos ou projetos referentes ao objeto do PMI;
- Autorização: ato administrativo pelo qual a Administração Pública autoriza os interessados a elaborar os estudos técnicos, uma vez atendidas as diretrizes predefinidas no instrumento convocatório;
- Avaliação e seleção do estudo: a partir das diretrizes fixadas, os estudos técnicos elaborados pelas Autorizadas serão analisados pela UCPPP ou por Grupo Técnico – GT, constituído especificamente para essa finalidade, conforme disposto no art. 23 do Decreto Estadual nº 14.360/15, o qual selecionará o estudo a ser aproveitado e definirá o percentual de ressarcimento, mediante a elaboração de parecer conclusivo;

- Aprovação: o parecer conclusivo será submetido à apreciação do Conselho Gestor de Parceria Público-Privada – CGPPP, para deliberação acerca da aprovação do PMI.

#### **4.1. Edital de Chamamento Público**

O Edital de Chamamento Público do PMI nº 02/2021 foi publicado no DOE em 12 de abril de 2021, após sua aprovação mediante Deliberação nº 25/2021 do CGPPP.

Destacam-se como principais premissas dispostas no edital:

- Possibilidade de participação de pessoas físicas ou jurídicas de direito privado, ou grupo de pessoas, nacionais ou estrangeiras, mediante a apresentação de Requerimento de Autorização no prazo de 30 (trinta) dias contados da publicação do edital de chamamento;
- Autorização concedida com exclusividade a um único interessado;
- Prazo para apresentação dos estudos de até 120 (cento e vinte) dias contados da publicação da Autorização;
- Ressarcimento do estudo selecionado apenas na proporção da parte aproveitada, observado o valor global bruto de R\$ 4.000.000,00 (quatro milhões de Reais).

#### **4.2. Autorização**

Nos termos do edital a Autorização seria concedida com exclusividade considerando os seguintes critérios de seleção: (i) Demonstração de Capacidade Técnica com peso de 60% na nota final; (ii) Apresentação de Plano de Trabalho para a execução dos estudos com peso de 40% na nota final.

Para avaliação da capacidade técnica, o interessado deveria apresentar:

- (i) Até 5 (cinco) experiências relativas ao estudo de tráfego;
- (ii) Até 5 (cinco) experiências relativas aos estudos de engenharia e viabilidade técnica, econômico e ambiental (EVTEA);
- (iii) Até 5 (cinco) experiências relativas aos estudos econômico-financeiros;
- (iv) Até 5 (cinco) experiências relativas à modelagem jurídica;

A cada uma das experiências solicitadas, foi atribuída nota entre 0 (zero) e 10 (dez), considerando os critérios de aderência, contemporaneidade e abrangência.

Para avaliação do Plano de Trabalho, também foi atribuída nota entre 0 (zero) e 10 (dez) considerando os seguintes aspectos:

- (i) Detalhamento do objeto dos estudos técnicos;

- (ii) Exposição fundamentada demonstrando o conhecimento do objeto dos estudos técnicos abrangendo modelagem técnica, econômico-financeira, operacional, jurídico-institucional e indicação de soluções inovadoras;
- (iii) Cronograma físico das atividades a serem desenvolvidas indicando as datas de início e de conclusão de cada etapa e especificando produtos intermediários, quando houver, bem como a data final para a entrega dos estudos técnicos;
- (iv) Metodologia de execução das atividades para elaboração dos estudos técnicos;
- (v) Relação da equipe técnica, que ficará vinculada à elaboração dos estudos técnicos, inclusive, com apresentação dos respectivos currículos profissionais dos membros da equipe técnica;
- (vi) Previsão de dispêndio com os estudos técnicos, contendo tanto o valor total quanto o relativo a cada um dos cadernos.

O prazo estabelecido no Edital de Chamamento para apresentação do Requerimento de Autorização acompanhado dos documentos elencados no subitem 6.3 do edital era de 30 (trinta) dias contados de sua publicação.

No prazo estabelecido foi apresentado requerimento pela interessada Moysés & Pires Sociedade de Advogados, representante do grupo formado pelas empresas Infracplan Consultoria Ltda, Vallya Advisors Assessoria Financeira Ltda e Proficenter Negócios em Infraestrutura Ltda.

Após análise dos documentos apresentados pela interessada representada pela Moysés & Pires Sociedade de Advogados, o Grupo Técnico atribuiu a nota final de 8,97 pontos, conforme Relatório de Análise da Autorização emitido em 27 de maio de 2021.

A Autorização foi concedida mediante Deliberação do CGPPP nº 27, de 31 de maio de 2021.

#### **4.3. Estudos técnicos**

O Edital de Chamamento estabeleceu a apresentação dos estudos técnicos conforme a seguinte divisão de cadernos:

- Caderno 1 – Resumo Executivo do Projeto;
- Caderno 2 – Modelagem Técnica: Estudos de Engenharia, Ambiental e Social;
- Caderno 3 – Modelagem Econômico-Financeira: Viabilidade Econômico-Financeira;
- Caderno 4 – Modelagem Operacional;
- Caderno 5 – Programa de Exploração Rodoviária – PER;
- Caderno 6 – Modelagem Jurídico-Institucional: Arranjo Institucional e Jurídico.

Os estudos técnicos elaborados pela Autorizada foram entregues em 30 de setembro de 2021.

## **5. RESSARCIMENTO**

A Lei Federal n.º 8.987, de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime geral de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, em seu art. 21 trata do ressarcimento do estudo vencedor do PMI, fixando o seguinte:

Art. 21. Os estudos, investigações, levantamentos, projetos, obras e despesas ou investimentos já efetuados, vinculados à concessão, de utilidade para a licitação, realizados pelo poder concedente ou com a sua autorização, estarão à disposição dos interessados, devendo o vencedor da licitação ressarcir os dispêndios correspondentes, especificados no edital.

A aplicação do art. 21 da Lei de Concessões no âmbito uma PPP, na modalidade de concessão administrativa, está prevista expressamente no art. 3º da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004 (Lei das PPPs):

Art. 3º. As concessões administrativas regem-se por esta Lei, aplicando-se-lhes adicionalmente o disposto nos arts. 21, 23, 25 e 27 a 39 da Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e no art. 31 da Lei no 9.074, de 7 de julho de 1995.

No Estado a regulamentação sobre o ressarcimento dos estudos apresentados no PMI vem disciplinada no art. 27 do Decreto nº 14.360/15:

Art. 27. Concluída a seleção dos estudos apresentados pelos interessados, aqueles que tiverem sido total ou parcialmente aproveitados para a modelagem final do projeto terão seus respectivos valores proporcionalmente ressarcidos pelo vencedor da licitação, conforme extensão de aproveitamento e de deliberação do CPPP, nos termos do art. 31 da Lei Federal nº 9074, de 7 de julho de 1995, e do art. 21 da Lei Federal nº 8987, de 13 de fevereiro de 1995.

O Edital do PMI nº 02/2021, por sua vez, trata do ressarcimento dos estudos no capítulo 10, nos seguintes itens:

10.1 OS ESTUDOS TÉCNICOS efetivamente utilizado para subsidiar a estruturação da MODELAGEM FINAL e da respectiva licitação do PROJETO será ressarcido pelo vencedor do certame, dentro dos limites previstos nos itens 10.2 e 10.3 deste EDITAL e conforme deliberação do CGPPP, em observância ao disposto no art. 21 da Lei Federal nº 8.987/95 e no art. 27 do Decreto Estadual nº 14.360/15.

10.1.1. Em nenhuma hipótese será realizado ressarcimento diretamente pelo SOLICITANTE.

**SECRETARIA DE ESTADO DE GOVERNO E GESTÃO ESTRATÉGICA – SEGOV/MS**  
**ESCRITÓRIO DE PARCERIAS ESTRATÉGICAS – EPE/SEGOV**  
**UNIDADE CENTRAL DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA – UCPPP/EPE**

10.2. OS ESTUDOS TÉCNICOS serão ressarcidos apenas na proporção da parte aproveitada na MODELAGEM FINAL, observado o valor global bruto máximo de R\$ 4.000.000,00 (Quatro milhões de Reais), para os ESTUDOS TÉCNICOS.

Importante destacar que o grau final de aproveitamento dos estudos foi definido por meio da soma ponderada dos graus de aproveitamento de cada um dos cadernos, conforme pesos pré-estabelecidos no Edital e demonstrados na tabela abaixo:

CADERNO	PESO MÁXIMO
2 – Modelagem Técnica	40% do valor global
3 – Modelagem Econômico-Financeira	30% do valor global
4 – Modelagem Operacional	10% do valor global
5 - Programa de Exploração da Rodovia	10% do valor global
6 - Modelagem Jurídico-Institucional	10% do valor global

Algebricamente, tem-se:

$$GA = 0,40 * C2 + 0,30 * C3 + 0,10 * C4 + 0,10 * C5 + 0,10 * C6$$

Em que:

GA = Grau de Aproveitamento do estudo;

C2 = Grau de aproveitamento do Caderno 2: Modelagem Técnica;

C3 = Grau de aproveitamento do Caderno 3: Modelagem Econômico-Financeira;

C4 = Grau de aproveitamento do Caderno 4: Modelagem Operacional;

C5 = Grau de aproveitamento do Caderno 5: Programa de Exploração da Rodovia;

C6 = Grau de aproveitamento do Caderno 6: Modelagem Jurídico-Institucional;

Para a determinação do grau de aproveitamento individual dos cadernos, cada um deles foi avaliado de acordo com o conteúdo mínimo exigido no edital para cada caderno, considerando 04 (quatro) níveis de aproveitamento, determinados com objetivo de reduzir a subjetividade característica desse tipo de avaliação, permitindo assim uma aferição mais objetiva.

Os possíveis graus de aproveitamento dos estudos seguiram a seguinte escala:

- Grau 1: 0% de aproveitamento (As informações não foram disponibilizadas);
- Grau 2: até 50% de aproveitamento (As informações foram disponibilizadas, porém com relevante necessidade de complementação);

**SECRETARIA DE ESTADO DE GOVERNO E GESTÃO ESTRATÉGICA – SEGOV/MS**  
**ESCRITÓRIO DE PARCERIAS ESTRATÉGICAS – EPE/SEGOV**  
**UNIDADE CENTRAL DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA – UCPPP/EPE**

- Grau 3: até 75% de aproveitamento; (As informações foram disponibilizadas com pouca necessidade de complementação);
- Grau 4: até 100% de aproveitamento (As informações foram disponibilizadas e aproveitadas na sua totalidade).

### 5.1. Grau de Aproveitamento por Caderno

A seguir apresentamos a avaliação de cada Caderno e seu grau de aproveitamento, considerando o disposto acima.

#### 5.1.1. Caderno 2 – Modelagem Técnica - Estudos de Engenharia, Ambiental e Social

A Tabela 01, a seguir, apresenta o grau de aproveitamento dos temas e subtemas, vinculados ao Caderno 2 - Modelagem Técnica – Estudos de Engenharia Ambiental e Social.

Tabela 01 – Grau de Aproveitamento dos Temas da Modelagem Técnica

Tema	Grau de Aproveitamento
Produto 1 – Estudos de Tráfego (Demanda)	100%
i) Trabalho de Campo	100%
- Contagens Volumétricas Classificatórias	100%
- Pesquisas de Origem Destino	100%
- Pesquisas de Preferência Declarada	100%
ii) Determinação do VDMA	100%
iii) Matriz Origem Destino	100%
iv) Alocação Viagens Ano Base (com/sem Pedágio)	100%
v) Projeção do Tráfego ao Longo da Concessão	100%
vi) Cenários de localização das Praças de Pedágio	100%
vii) Resultados dos Estudos	100%
Produto 2 - Estudos de Engenharia	100%
Tomo I Cadastro Geral do Sistema Rodoviário	100%
Tomo II Estudos Ambientais	100%
Tomo III Fase dos Trabalhos Iniciais	100%
Tomo VI Programa de Recuperação	100%
Tomo V Programa de Manutenção Periódica e Conservação	100%
Tomo VI Programa de Investimento (Melhorias / Ampliação Capacidade)	100%
<b>Total</b>	<b>100%</b>



**5.1.1.1. Considerações sobre a Pontuação (Grau de Aproveitamento)**

**a) Produto 1 – Estudos de Tráfego (Demanda)**

O Tema deste Produto 1 – Estudos de Tráfego (Demanda) engloba 07 (sete) Subtemas, sendo que o primeiro deles ainda se subdivide em 03 (três) Itens, a saber:

(i) Trabalho de Campo (dividido nos Itens Contagens Volumétricas Classificatórias, Pesquisas de Origem Destino e Pesquisas de Preferência Declarada); (ii) Determinação do VDMA; (iii) Matriz Origem Destino; (iv) Alocação das Viagens no Ano Base (com/sem cobrança do Pedágio); (v) Projeção do Tráfego ao longo da concessão; (vi) Projeção de Localização das Praças de Pedágio; e (vii) Resultados dos Estudos.

**i. Trabalho de Campo** – calculando-se a média aritmética do grau de aproveitamento dos Itens que compõe o Subtema “Trabalho de Campo”, abaixo comentados, este subtema recebeu o Grau 4 de aproveitamento (100%), significando que pode ser integralmente utilizado no projeto da concessão da MS-112.

- ✓ Contagens Volumétricas Classificatórias – as Contagens Volumétricas foram realizadas de acordo com o exigido no Termo de Referência do PMI, todas manuais registrados através de tablets que possuem software específico para classificação e quantificação dos diferentes tipos de veículos, todos os dados levantados revisto e armazenados em planilhas eletrônicas, com totalização a cada 15 minutos e classificação entre os diferentes tipos de veículo por quantidade de eixos. Também foi realizada a análise dos eixos suspensos, que foram totalizados por tipo de caminhão, importantes em função da cobrança de tarifa proporcional ao número de eixos rodantes e não totais. Os postos de contagem foram:
  - Contagem de tráfego de 7 dias (24 horas) em 5 postos entre os dias 13 e 27/06/2021; e
  - Contagem de tráfego de 1 dia (16 horas) em 21 postos entre os dias 14 e 30/06/2021.

Após o trabalho de contagem foram ajustados os horários, calculado o VDMA e definidas as localizações potenciais para as praças de pedágio. Os resultados se apresentaram coerentes e abrangentes, tendo sido integralmente utilizados para o Estudo de Tráfego. Desta maneira, este Item recebeu o Grau 4 de aproveitamento (100%).

- ✓ Pesquisas de Origem Destino – A principal finalidade deste tipo de pesquisa é a calibragem do modelo de alocação de viagens, importante elemento para definição dos possíveis desvios do tráfego passante no trecho a ser concedido, quando da cobrança de pedágio.

As pesquisas ocorreram conforme a disponibilidade de apoio das polícias (PMRE e PRF), entre os dias 16/06 e 05/07/2021, em cinco postos de quatro diferentes rodovias, e os seus resultados possibilitaram a adequada calibragem do modelo de alocação de viagens, tendo sido consideradas satisfatórias. Por se apresentarem consistentes e terem sido integralmente utilizadas, as pesquisas OD no Estudo de Tráfego da Autorizada receberam o Grau 4 de aproveitamento (100%).

- ✓ Pesquisas de Preferência Declarada – são utilizadas frequentemente no planejamento de transportes para prever o impacto na demanda de viagens das políticas públicas como, por exemplo, a introdução de um novo modo, a mudança nas tarifas de transporte público ou a implantação de sistemas de cobrança viária.

Elas são responsáveis por fornecer os subsídios para calibração do modelo de simulação em que se leva em conta o preço do pedágio que o usuário da via está disposto a pagar, considerando o tempo que o condutor está disposto a viajar em rota alternativa, para se desviar da cobrança do pedágio, levando em consideração a qualidade do pavimento e as características da via (pista simples ou dupla) tanto da rota de desvio quanto da via pedagiada. A Autorizada, realizou as pesquisas nos meses de junho e julho de 2021 em 5 postos ao longo do sistema rodoviário em estudo onde, também, foram realizadas as entrevistas de OD, considerando, portanto, integralmente utilizados no Estudo de Tráfego. Assim sendo, este Item recebeu o Grau 4 de aproveitamento (100%).

- ii. **Determinação do VDMA** – Nos estudos apresentados pela Autorizada, a metodologia adotada para determinação da sazonalidade, foi considerada totalmente adequada ao Estudo de Tráfego. Assim, por ter sido considerada adequada e integralmente utilizada no Estudo de Tráfego, este Subtema recebeu o Grau 4 de aproveitamento (100%).
- iii. **Matriz Origem Destino** – A partir da expansão das entrevistas com base nas contagens de cada posto de pesquisa, elaborou-se a matriz de viagens por pares de origem e destino e categoria de veículo (matriz OD), considerando uma prévia triagem dos dados e sendo utilizado em sua totalidade. Como consequência as matrizes de Origem-Destino apresentadas em seu estudo foram consideradas adequadas e integralmente utilizada no Estudo de Tráfego, recebendo, desta maneira, o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.
- iv. **Alocação das Viagens no Ano Base (com e sem a cobrança do pedágio)** – As alocações apresentadas se mostraram bastante consistentes e demonstraram claramente os desvios de tráfego devido à cobrança do pedágio do trecho rodoviário a ser concedido, alcançando o objetivo do estudo, assim foi atribuído o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.
- v. **Projeção do Tráfego ao Longo da Concessão** – O resultado das projeções, apresentado na fase de elaboração dos estudos, foi considerado bastante coerente tanto com as expectativas do crescimento do tráfego apresentadas em recentes estudos para concessões rodoviárias como com as expectativas específicas para o trecho em estudo. Desta maneira, foi atribuído o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.
- vi. **Cenários de localização das Praças de Pedágio** - As localizações das Praças de Pedágio, definidas de comum acordo com o GT, foram analisadas pela Autorizada que, através de inspeções de campo, definiu, mais precisamente, suas localizações, a saber: P01 – BR-158 - km 77,000; P02 – BR-158 - km 117+000; P03 – MS-112 - km 190+600, P04 – BR-158 - km 173+600, P05 – MS-112 – km 68+000 e P06 – BR-436 – km 14+000, levando em consideração as características locais dos sítios destas praças. Por ter sido considerado adequado e integralmente utilizado no Estudo de Tráfego, este Subtema recebeu o Grau 4 de aproveitamento (100%).
- vii. **Resultados dos Estudos** - a Autorizada apresentou os estudos relativos à: (i) Caracterização das Perdas/Ganhos de Tráfego por Praça de Pedágio; (ii) Caracterização das Perdas/Ganhos de Tráfego por Categoria de Veículo; (iii) Considerações sobre a Concorrência Intermodal; (iv) Dimensionamento das Praças de Pedágio, incluindo Considerações sobre hora-pico e

migração para a cobrança automática. Todos estes itens foram considerados satisfatórios e fazem parte integrante do Estudo de Tráfego refeito na fase de adequação dos estudos, recebendo assim o Grau 4 de aproveitamento (100%).

**Conclusão quanto ao Tema do Produto 1 – Estudos de Tráfego (Demanda)** – O conjunto de estudos e avaliações realizados pela Autorizada, na versão dos Estudos Técnicos, atendem de maneira totalmente adequada à sua finalidade e podem ser integralmente na modelagem definitiva do projeto, tendo, como consequência, a classificação de Grau 4 em seu aproveitamento, conforme a metodologia apresentada no item “1” deste relatório.

**b) Produto 2 – Estudos de Engenharia**

O Produto engloba 06 (seis) Subtemas, a saber:

(i) Cadastro Geral do Sistema Rodoviário; (ii) Estudos Ambientais; (iii) Fase dos Trabalhos Iniciais; (iv) Programa de Recuperação; (v) Programa de Manutenção Periódica e Conservação; e (vi) Programa de Investimento (Melhorias / Ampliação Capacidade).

**i. Cadastro Geral do Sistema Rodoviário**

O cadastro geral do sistema rodoviário apresentado foi dividido entre as três rodovias e caracterizou por meio de fichas e diagramas unifilares, os vários elementos do sistema rodoviário. Dentre os mais relevantes destaca-se:

- ✓ Características físicas da rodovia
- ✓ Pavimento
- ✓ Sinalização e dispositivos de segurança
- ✓ Obras de Arte Especiais
- ✓ Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes
- ✓ Faixa de Domínio
- ✓ Contenções e Terraplenos
- ✓ Edificações e instalações operacionais
- ✓ Sistema elétrico e de Iluminação
- ✓ Travessias Urbanas
- ✓ Obras e projetos em curso
- ✓ Cobertura de telefonia celular e internet móvel
- ✓ Acidentes
- ✓ Acessos

- ✓ Diagrama Unifilar do Trecho

Os documentos apresentados não tiveram necessidade de adequação pela Autorizada acerca deste Subtema e possibilitaram o aproveitamento integral do Cadastro Geral do Sistema Rodoviário na modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

## **ii. Estudos Ambientais**

O relatório dos estudos ambientais apresentado caracterizou os principais componentes ambientais e sociais de interesse para a estruturação da concessão contemplando os seguintes itens:

- ✓ Marco Legal;
- ✓ Caracterização socioambiental dos componentes do meio físico, biótico e antrópico;
- ✓ Dados específicos como:
  - Municípios interceptados pelo trecho rodoviário;
  - Identificação da região de implantação do projeto em base de imagens de satélite, incluindo os pontos: malha viária existente, limites municipais, concentrações populacionais interceptadas (urbanas e rurais), principais cursos d'água e unidades de conservação (Federais, Estaduais e Municipais);
  - Lista de quantidade e nomes das áreas urbanas interceptadas pela rodovia;
  - Estimativa de Desapropriações;
  - Indicação georreferenciada dos locais propícios para áreas de apoio (canteiros de obras, jazidas, áreas de empréstimos, áreas de deposição de materiais excedentes, desmonte de rochas por meio de explosivos).
- ✓ Principais impactos ambientais e sociais decorrentes da operação rodoviária e da implantação das obras;
- ✓ Previsão de gestão ambiental e social;
- ✓ Análise integrada para definição dos níveis de sensibilidade socioambiental;
- ✓ Mapas temáticos.

Por fim foi apresentado o orçamento para as atividades ambientais com memória de cálculo e detalhamento de custos.

Assim o estudo apresentado pela Autorizada possibilitou o aproveitamento integral dos Estudos Ambientais na modelagem definitiva do Projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

## **iii. Fase dos Trabalhos Iniciais**

O relatório da Fase de Trabalhos Iniciais abordou os trabalhos iniciais a serem realizados pela concessionária, definindo além de outros aspectos, o período de execução dos serviços de acordo com os estudos de engenharia elaborados com apresentação da recuperação emergencial mínima para a reabilitação funcional do trecho da rodovia.

O relatório tratou dos seguintes tópicos:

- ✓ Reparos no pavimento;
- ✓ Reparos na sinalização, dispositivos de proteção e segurança e iluminação;
- ✓ Reparos nas obras de arte especiais;
- ✓ Reparos no sistema de drenagem e nas obras de arte correntes;
- ✓ Reparos na faixa de domínio e canteiro central;
- ✓ Execução de obras de recuperação ambiental, contenções e terraplenos;
- ✓ Indicação das prováveis fontes de insumos e sua forma de aquisição, exploração local ou comercial e cálculo da respectiva Distância Média de Transporte - DMT.

O trabalho realizado pela Autorizada nos estudos entregues possibilitou o aproveitamento integral para a Fase dos Trabalhos Iniciais, na modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

#### **iv. Programa de Recuperação (Fase de Recuperação da Rodovia)**

O Tomo IV do Programa de Recuperação especificou os serviços e obras a serem realizados, além de estipular um cronograma de execução em consonância com os estudos de engenharia possibilitando a recondução do sistema viário existente à plena condição de utilização, acompanhando os parâmetros de desempenho adotados.

O relatório abordou os seguintes tópicos:

- ✓ Recuperação do pavimento;
- ✓ Recuperação da sinalização, dispositivos de proteção e segurança e iluminação;
- ✓ Recuperação das obras de arte especiais;
- ✓ Recuperação do sistema de drenagem e nas obras de arte correntes;
- ✓ Recuperação da faixa de domínio e canteiro central;
- ✓ Execução de obras de recuperação ambiental, contenções e terraplenos;
- ✓ Indicação das prováveis fontes de insumos e sua forma de aquisição, exploração local ou comercial e cálculo da respectiva Distância Média de Transporte - DMT.

As entregas efetuadas pela Autorizada possibilitaram o aproveitamento integral do Programa de Recuperação, na modelagem definitiva do projeto Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

**v. Programa de Manutenção Periódica e Conservação**

O relatório do Programa de Manutenção Periódica e Conservação descreveu os elementos da rodovia, objetos de trabalhos de manutenção e conservação, parâmetros técnicos e de desempenho dos elementos da rodovia, a fundamentação dos ciclos de trabalho necessários ao atendimento dos parâmetros de desempenho, o dimensionamento do pessoal com turnos de trabalho, as composições dos serviços e os referenciais/fontes dos custos/preços unitários com suas datas-bases e região.

O relatório tratou, dos seguintes tópicos:

- ✓ Pavimento, Sinalização e dispositivos de proteção e segurança, Obras de arte especiais, Sistema de drenagem e obras de arte correntes, Canteiro central e faixa de domínio, Terraplenos e Estruturas de Contenção, Edificações e Instalações operacionais e Sistemas Elétricos e de Iluminação.

Foi previsto os ciclos de manutenção, com períodos definido, estendendo-se até o final do período da concessão.

Os estudos realizados pela Autorizada possibilitaram o aproveitamento integral do Programa de Manutenção Periódica e Conservação na modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

**vi. Programa de Investimento (Melhorias / Ampliação Capacidade)**

O relatório do Programa de Investimento apresentou possibilidades de implantação do conjunto de melhorias e ampliação de capacidade que deverá ser realizando durante o prazo da concessão, para melhorar a capacidade e o nível de serviço oferecido pela rodovia aos usuários. Além disso foi proposto a implantação de contornos em trechos urbanos no Perímetro urbano de Cassilândia e no Distrito de São Pedro, município de Inocência, incluindo a motivação pela escolha em detrimento da adequação da travessia existente.

Foram consideradas as premissas mínimas indicadas no termo de Referência, além de estudos sobre a:

- ✓ Avaliação da Capacidade e Nível de Serviço;
- ✓ Ampliações de Capacidade;
- ✓ Melhorias;
- ✓ Quantitativos e cronograma de implantação de Melhorias e Ampliação de Capacidade.

Ainda neste estudo foram avaliadas as características geotécnicas dos materiais para Ampliação de Capacidade as definições de Volume de Movimento de Terra, possíveis instalações de

**SECRETARIA DE ESTADO DE GOVERNO E GESTÃO ESTRATÉGICA – SEGOV/MS**  
**ESCRITÓRIO DE PARCERIAS ESTRATÉGICAS – EPE/SEGOV**  
**UNIDADE CENTRAL DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA – UCPPP/EPE**

Passarelas, Retornos, Contornos, Interconexão e trevos, Posto de Pesagem, Vias Marginais, Correção de Traçado e Melhorias em acesso.

Por fim foi apresentado a orçamentação de todas as obras considerando sempre:

- ✓ Base referencial do Sistema de Custos Referenciais de Obras – SICRO e Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil – SINAPI
- ✓ Adoção o menor valor cotado;
- ✓ Custos de aquisição, bem como de transporte de material asfáltico deverão seguir as Portarias e as Instruções de Serviços vigentes recomendadas pelo DNIT;
- ✓ Bonificação e Despesas Indiretas (BDI) deverá ser adotada de acordo com o apresentado pelo DNIT;
- ✓ Tratamento específico para os custos referentes à mobilização e desmobilização, instalação de canteiro de obras, sinalização de obras e desvio de tráfego;
- ✓ Apresentação de forma analítica a composição da administração local demonstrando o histograma de pessoal, equipamentos e veículos;
- ✓ Apresentação de forma analítica a composição dos serviços de desvio do tráfego;
- ✓ Apresentação de forma analítica a composição dos serviços de supervisão, gerenciamento de obras e controle tecnológico deverá demonstrando o histograma de pessoal, equipamentos e veículos;
- ✓ Apresentação dos custos referentes à elaboração do projeto executivo, contemplando o custo com topografia, sondagens, ensaios laboratoriais, serviços gráficos, etc, respeitando o percentual máximo estabelecido;
- ✓ Apresentação do custo referente à Compensação Ambiental, respeitando o percentual máximo estabelecido;
- ✓ Consta nos orçamentos das Frentes de Trabalhos Iniciais, de Recuperação, de Manutenção Periódica e Conservação e de Investimento as quantidades dos serviços a serem realizados
- ✓ A data-base adotada para todos os estudos foi de julho/2021.

Com os estudos entregue foi possível o aproveitamento integral do Programa de Investimento (Melhorias/Ampliação Capacidade) na modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

Conclusão quanto ao Tema do Produto 2 – Estudos de Engenharia – O conjunto dos estudos e avaliações realizados pela Autorizada, atendem de maneira totalmente adequada à sua finalidade e podem ser integralmente aproveitados na modelagem definitiva do projeto, tendo como consequência, a classificação de Grau 4 em seu aproveitamento, conforme a metodologia apresentada no item “5” deste relatório.

**SECRETARIA DE ESTADO DE GOVERNO E GESTÃO ESTRATÉGICA – SEGOV/MS**  
**ESCRITÓRIO DE PARCERIAS ESTRATÉGICAS – EPE/SEGOV**  
**UNIDADE CENTRAL DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA – UCPPP/EPE**

Conclusão quanto ao CADERNO 2 – Modelagem Técnica: Estudos de Engenharia, Ambiental e Social – Conforme metodologia apresentada no item “5” deste relatório, e como consequência do grau de aproveitamento atribuído aos Temas que fazem parte deste Caderno 2, atribuiu-se o Grau 4 (100%) em seu aproveitamento para a modelagem definitiva do Projeto.

Tabela 02 - Grau de Aproveitamento Total da Modelagem Técnica

Caderno	Grau de Aproveitamento
Caderno 2 - Modelagem Técnica – Estudos de Engenharia Ambiental e Social	100%

### 5.1.2. Caderno 3 – Modelagem Econômico-Financeira: Viabilidade Econômico-Financeira

A Tabela a seguir lista os temas e os percentuais referentes ao grau de aproveitamento do Caderno 3.

TEMA	Grau de aproveitamento
Estruturação da Modelagem	75%
Demonstrativos financeiros	100%
Custo de capital	100%
Financiamento	100%
Resultados do Projeto	75%
<i>Value for Money</i>	50%
<b>Total</b>	<b>83%</b>



Os pontos que justificam os percentuais adotados para cada tema de avaliação são expostos a seguir.

a) Tema 1 – Estruturação da Modelagem

Em termos de material disponibilizado, a modelagem econômico-financeira apresentada pelo Consórcio formado por Infraplan, Proficenter, Moysés & Pires e Vallya consiste em um relatório acompanhado de três planilhas.

Das planilhas entregues, a primeira, denominada “MS112 – Modelo Econômico-financeiro Rev01”, foi organizada em 17 abas, que podem ser categorizadas, para efeitos didáticos, em cinco categorias:

- Painel: Apresentação de algumas consolidações de resultados da modelagem, tais como *payback*, taxa interna de retorno, receitas operacionais, OPEX, CAPEX, volume e características de financiamentos e usos e fontes de recursos;
- Controle: principais *inputs* do modelo, tais como projeções de tráfego, despesas e investimentos e premissas macroeconômicas;
- Demonstrativos financeiros: consolidação dos principais demonstrativos contábeis e financeiros do projeto, tais como demonstrativo de resultado de exercício, demonstrativo de fluxo de caixa, balanço patrimonial, balancetes, fluxos de caixa e *payback* mensais;
- Processamento: cálculo de tributos, receitas e despesas, financiamentos, usos e fontes de recursos e amortização de ativos;
- Auxiliares: principais auto-checagens do modelo.

Para efeitos do modelo, foram considerados valores nulos de outorga fixa e variável.

Os valores foram apresentados em termos reais, sem considerar a projeção dos efeitos da inflação para o período da concessão.

Em termos de metodologia, a modelagem baseou-se na metodologia de fluxos de caixa descontados, com a qual foi analisada a viabilidade do projeto de concessão das rodovias MS-112 e de trechos das rodovias BR-158 e BR-436.

Os resultados apresentados no relatório econômico-financeiro enfatizam os fluxos de caixa não-alavancados, referentes à parte operacional do projeto. No entanto, é importante destacar que o conjunto de planilhas apresentadas na modelagem financeira traz uma abordagem mais ampla de dados e resultados. A planilha que incorpora e consolida os principais inputs e processa os resultados financeiros (planilha “MS112 – Modelo Econômico-financeiro Rev01”) apresenta os resultados dos fluxos de caixa tanto não-alavancados do projeto quanto alavancados (levando em conta os aportes de capital próprio e de terceiros no projeto), esses últimos utilizados para o acompanhamento das

principais condicionantes (*covenants*) envolvidas na captação de financiamentos, em particular o índice de cobertura do serviço da dívida.

As apurações de fluxos de caixa anuais e mensais são apresentadas pelo método indireto, apurado a partir dos demonstrativos de resultado do exercício/EBITDA, com ajustes de amortização e investimentos.

Para o aproveitamento dos estudos, o material disponibilizado mostrou-se adequado para os objetivos. No entanto, podem ser apontadas algumas ressalvas. A planilha mostrou-se pouco intuitiva para a realização de simulações. O impacto da alteração de prazo sobre o valor das tarifas, por exemplo, exige a utilização manual da ferramenta “Atingir Meta” para cada uma das praças de pedágio. Outra ressalva consiste no fato de que o principal resultado da modelagem, a tarifa por praça de pedágio necessária para a viabilidade do projeto, não é apresentada em local de destaque, estando “escondida” na aba de Controle.

Por fim, uma terceira ressalva consiste no fato de que a estrutura da planilha não é uniforme ao longo das abas da planilha. A evolução temporal do projeto é apresentada em colunas no conjunto de abas de consolidação de demonstrativos financeiros, e em linhas no conjunto de abas de processamento. Isso compromete a visualização e, em particular, o rastreamento das fórmulas da mesma.

A segunda planilha, denominada “MS112 – WACC”, apresenta os cálculos de custo médio ponderado de capital (CMPC) tanto para o capital próprio quanto para o capital de terceiros. Traz também as séries históricas utilizadas para os principais parâmetros da fórmula, facilitando a compreensão e rastreabilidade do cálculo.

A terceira planilha, denominada “PMI MS112 – VfM”, traz a metodologia e os cálculos envolvidos nos estudos do *Value For Money*, os quais serão analisados em item específico.

Em suma, a despeito de algumas ressalvas pontuais, trata-se de um modelo completo e abrangente que, com alguns ajustes, atenderia plenamente aos objetivos propostos. Por essa razão, atribui-se o Grau 4 (75%) de aproveitamento para a modelagem definitiva do Projeto.

#### b) Tema 2 – Demonstrativos financeiros

Os principais demonstrativos financeiros (demonstrativo de resultado do exercício, demonstrativo de fluxo de caixa, balanço patrimonial, bem como demonstrativo de origem e aplicações de recursos) são apresentados em abertura anual, com estrutura adequada para os objetivos da modelagem. Os fluxos de caixa e balancetes também são

apresentados em abertura mensal, com o objetivo de proporcionar maior precisão na avaliação dos retornos financeiros do projeto.

Portanto, a estrutura dos demonstrativos financeiros será aproveitada em sua totalidade, atribuindo-se o Grau 5 (100%) de aproveitamento para a modelagem definitiva do Projeto.

c) Tema 3 – Custo de capital

O nível de atratividade mínima do projeto de concessão da rodovia MS-112 e trechos das BR 158 e 436 foi estimado por meio do custo médio ponderado de capital (CMPC), resultando na taxa interna de retorno de referência de 9,76% ao ano, mesma taxa utilizada como taxa de desconto para trazer a valor presente os fluxos de caixa projetados.

Como apontado acima, a modelagem, em planilha específica apresenta os cálculos de custo médio ponderado de capital (CMPC) tanto para o capital próprio quanto para o capital de terceiros. Traz também as séries históricas utilizadas para os principais parâmetros da fórmula, facilitando em muito a compreensão e a rastreabilidade do cálculo.

Assim, atribui-se o Grau 5 (100%) de aproveitamento deste tema para a modelagem definitiva do Projeto.

d) Tema 4 – Financiamento

As condições de financiamento do projeto, bem como a estrutura de capital proposta (relação entre capital de terceiros e capital próprio) apresentadas pela Autorizada serão aproveitados em sua totalidade.

Em relação ao financiamento, deverá ser considerada a captação de um empréstimo-ponte de R\$ 148,84 milhões, e de um empréstimo de longo prazo da linha FINEM/BNDES, em duas tranches, a primeira de R\$ 325,76 milhões sendo liberada ao longo dos cinco primeiros anos da concessão, e a segunda, de R\$ 133,56 milhões, liberada entre o sétimo e o décimo ano da concessão.

Em relação à estrutura de capital, a proporção entre capital de terceiros e capital próprio considerada na foi de 75%/25%, considerada adequada para o tipo e porte do projeto.

Os estudos apresentados também permitiram monitorar o índice de cobertura dos fluxos de caixa projetados, em relação aos serviços da dívida, ao longo do período de amortização da operação de crédito.

Em virtude do acima apresentado, o grau de aproveitamento desse tema é Grau 5 (100%).

e) Tema 5 – Resultados do Projeto

Considerando os principais inputs do modelo, tais como as projeções de tráfego e os investimentos e as despesas operacionais necessárias para atender ao Programa de Exploração da Rodovia, os resultados do Projeto dizem respeito à tarifa básica de pedágio

e à taxa interna de retorno que atendam às exigências de atratividade e viabilidade do projeto, de modicidade tarifária e do programa de exploração da rodovia.

No entanto, a documentação disponibilizada não permitiu a realização de análise de sensibilidade, por meio da qual a avaliação do impacto das variações de tráfego, de prazo da concessão, de despesas operacionais e de investimentos sobre a tarifa pudesse ser feita de modo simples e intuitivo. No entanto, no relatório da modelagem financeira foram incorporados quadros de sensibilidade, envolvendo variações de capex, opex e tarifa sobre o valor presente líquido do projeto.

Em razão do acima apresentado, o grau de aproveitamento para este tema é Grau 4 (75%).

f) Tema 6 – *Value for Money*

O *Value for Money* consiste em uma análise qualitativa e quantitativa da capacidade de projetos de parcerias público-privadas e concessões comuns produzirem ganhos de eficiência, vis-à-vis à alternativa de implementação tradicional de infraestrutura, assim considerada aquela contratada pela Lei de Licitações e Contratos Administrativos, com utilização de recursos públicos.

A análise qualitativa apresentada pela Autorizada é baseada em considerações teóricas a respeito do tema. Não traz, por exemplo, maiores detalhamentos a respeito dos benefícios não-financeiros do projeto, ou dos impactos socioambientais na área geográfica onde está localizada a rodovia.

Por seu turno, a análise quantitativa indica que a opção por implementar a infraestrutura mediante uma concessão comum traz benefícios da ordem de R\$ 1.440 milhões, em termos de valor presente. Esse valor reflete a comparação com a alternativa de implementação de infraestrutura e serviços de operação e manutenção mediante contratação tradicional, pela Administração Pública.

O Comparador do Setor Público, ferramenta utilizada no VfM para estimar os custos de o projeto ser implementado e operado pelo setor público, partiu da premissa de que os custos-base são os mesmos para o setor privado e o setor público. Essa premissa é utilizada no caso em que todos os dados de custos públicos não são disponíveis.

Outra ferramenta que compõe o Comparador do Setor Público consiste na precificação da transferência de riscos do projeto, do parceiro privado para o parceiro público. No entanto, nesse aspecto, essa precificação de transferência não restou suficientemente demonstrada, tendo sido, em seu lugar, adotadas premissas genéricas de riscos para a implantação de infraestrutura e operação.

Em razão do acima apresentado, o grau de aproveitamento para este tema é Grau 2 (50%).

### 5.1.3. Caderno 4 – Modelagem Operacional

A Tabela 03 a seguir apresenta o grau de aproveitamento dos temas e subtemas vinculados ao Caderno 4 - Modelagem Operacional.

Tabela 03 – Grau de Aproveitamento dos Temas da Modelagem Operacional

Temas		Grau de Aproveitamento
1	Itens de apresentação obrigatória	100%
	Conceituações e descrições dos sistemas	100%
	Investimentos em veículos, equipamentos, sistemas e edificações	100%
	Cronogramas de implantação	100%
	Pessoal a ser alocado a cada sistema proposto	100%
	Demais custos operacionais	100%
	Frequência de operação	100%
	Fontes de referência de custos e preços	100%
2	Análise da oferta dos sistemas/serviços	100%
	Sistema de Atendimento aos Usuários (SAU)	100%
	Sistema de Inspeção de Tráfego	100%
	Sistema de Comunicação com os Usuários	100%
	Sistema de Monitoração do Tráfego	100%
	Sistema de Segurança de Trânsito	100%
	Centro de Controle Operacional - CCO	100%
	Sistema de Arrecadação de Pedágio	100%
	Sistema de Pesagem de Veículos	100%
	Edificações e Instalações Operacionais	100%
	Apoio à Fiscalização de Trânsito	100%
	Apoio à Fiscalização da AGEPAN	100%
	Monitoração	100%
	Equipamentos de Controle de Velocidade / Contagem de Veículos	100%
	Estimativas de custos da Monitoração e seus Relatórios	100%
3	Processo de orçamentação do Modelo Operacional	100%
	Planilha orçamentária compatível	100%
	Valores de mercado com cotações	100%
	Salários baseados em tabelas com fonte justificada	100%

Temas		Grau de Aproveitamento
4	Indicadores de Desempenho	100%
	Mecanismos de acompanhamento da qualidade e do desempenho	100%
	Indicadores de desempenho estruturado em áreas	100%
	Características dos indicadores de desempenho	100%
	Áreas de abrangência dos indicadores de desempenho	100%
	Conteúdo do Sistema de Acompanhamento	100%
		100%

### **5.1.3.1. Considerações sobre a Pontuação (Grau de Aproveitamento)**

#### **a) Tema 1 – Itens de Apresentação Obrigatória**

O Tema deste Produto engloba 07 (sete) Subtemas, a saber:

(i) Conceituações e descrições dos sistemas, (ii) Investimentos em veículos, equipamentos, sistemas e edificações, (iii) Cronogramas de implantação, (iv) Pessoal a ser alocado a cada sistema proposto, (v) Demais custos operacionais, (vi) Frequência de operação, (vii) Fontes de referência de custos e preços.

#### **i. Conceituações e descrições dos sistemas**

O estudo do Modelo Operacional conceituou e descreveu os sistemas propostos para o Projeto, sendo possível o aproveitamento integral das Conceituações e descrições na modelagem definitiva. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

#### **ii. Investimentos em veículos, equipamentos, sistemas e edificações**

A autorizada dimensionou os investimentos de acordo com o solicitada no TR quanto a quantidade de veículos para atendimento à administração e apoio à operação, considerando as reais necessidades de uma Concessionária como a que se pretende implantar, com seu respectivos custos e investimentos, considerou também as vidas úteis dos diversos veículos.

Ainda tem a previsão de custos de aquisição, conservação e manutenção dos equipamentos e sistemas, inclusão do Sistema de Comunicação interna e com os usuários, bem como a previsão das Edificações e demais itens da Operação da Rodovia.

Consequentemente o subtema apresentado pela Autorizada possibilitou o aproveitamento integral dos investimentos em veículos, equipamentos, sistemas e edificações na modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%).

#### **iii. Cronogramas de Implantação**

Os Cronogramas de Implantação dos Serviços Operacionais, foi inteiramente aproveitado na modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

**iv. Pessoal a ser alocado em todos os Sistemas**

O dimensionamento e custeio do pessoal a ser alocado em todos os Sistemas previstos no estudo elaborado pela Autorizada foi suficiente e, possibilitou o aproveitamento integral da modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

**v. Demais Custos Operacionais**

A Autorizada apresentou estudos que possibilitaram o aproveitamento integral do dimensionamento e custeio para os demais custos operacionais na modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

**vi. Frequência de Operação**

As frequências de operação previstas nos estudos operacionais, estão alinhados às premissas definidas no PER, sendo possível o seu aproveitamento integral na modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

**vii. Fontes de referência de custos e preços**

A Autorizada utilizou essencialmente os preços unitários da fonte SICRO, e outras fontes especialmente estudos sobre concessão rodoviárias, o que possibilitando o seu aproveitamento integral, na modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

Conclusão quanto ao Tema “Itens de Apresentação Obrigatória” – O conjunto de estudos e avaliações realizados pela Autorizada, para a o Tema de Apresentação Obrigatória, da Modelagem Operacional para o projeto da concessão da MS-112 e trechos das BR-158 e BR-436, atendem de maneira totalmente adequada à sua finalidade e podem ser integralmente aproveitados na modelagem definitiva do projeto, tendo, como consequência, a classificação de Grau 4 em seu aproveitamento, conforme a metodologia apresentada no item “5” deste relatório.

**b) Análise da Oferta dos Sistemas / Serviços**

O Tema deste Produto engloba 14 (quatorze) Subtemas, descritos na Tabela 03 - Grau de Aproveitamento dos Temas e Subtemas do Caderno 4 - Modelagem Operacional, apresentada no item 5.1.3 deste Relatório, comentados a seguir.

**i. Sistema de Atendimento aos Usuários (SAU)**

Os estudos apresentados pela Autorizada estavam adequados ao solicitado e possibilitaram, portanto, o aproveitamento integral do dimensionamento e custeio para o Sistema de Atendimento aos Usuários na modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

**ii. Sistema de Inspeção de Tráfego**

Os estudos apresentados pela Autorizada estavam adequados ao solicitado e possibilitaram, portanto, o seu aproveitamento integral, para fins do processo de licitação da concessão em tela. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

**iii. Sistema de Comunicação com os Usuários**

Os estudos apresentados pela Autorizada estavam adequados ao solicitado referente ao Sistemas de Telefonia Convencional, de Painéis de Mensagem Variável e do Site da Concessionária na Internet considerou-se também a implantação de um Sistema de Radiocomunicação para a concessão. Com isso e considerando adequado seu conteúdo e alinhamento com as especificações e parâmetros do PER, foi possível o aproveitamento integral na modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

**iv. Sistema de Monitoração do Tráfego**

A Autorizada apresentou os parâmetros do Sistema de Monitoração do Tráfego, a ser implantado na concessão rodoviária aderente ao PER, possibilitando o seu aproveitamento integral na modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

**v. Sistema de Segurança de Trânsito**

A Autorizada apresentou os parâmetros do Sistema de Segurança de Trânsito, a ser implantado na concessão rodoviária aderente ao PER, possibilitando o seu aproveitamento integral na modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

**vi. Centro de Controle Operacional – CCO**

A Autorizada apresentou os estudos referente ao CCO incluindo a implantação do Centro de Controle de Arrecadação (CCA), aderente ao PER, possibilitando o seu aproveitamento integral na modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

**vii. Sistema de Arrecadação de Pedágio**

As praças de pedágio foram dimensionadas para atender os tráfegos apresentados no estudo de tráfego com a previsão dos tipos de cabines conforme especificações e parâmetros do PER definitivo.

Portanto o estudo apresentado pela Autorizada na fase de adequação dos estudos inicialmente entregues possibilitaram o aproveitamento integral do dimensionamento e custeio para o Sistema de Arrecadação de Pedágio na modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

**viii. Sistema de Pesagem de Veículos**



A Autorizada dimensionou os equipamentos, pessoal, instalações físicas e custos envolvidos (CAPEX e OPEX) para atendimento às especificações e parâmetros do Sistema de Pesagem de veículos previstos no PER, possibilitando o seu aproveitamento integral na modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

**ix. Edificações e Instalações operacionais**

A Autorizada apresentou os estudos de acordo com os parâmetros das Edificações e Instalações Operacionais, especificados no PER, possibilitando o seu aproveitamento integral na modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

**x. Apoio à Fiscalização de Trânsito**

A Autorizada considerou a implantação de dois Posto de Fiscalização para a Polícia Militar Rodoviária (PMRv) e a reforma de mais um existente, incluindo os investimentos e custos associados, bem como definiu, preliminarmente, verba a ser disponibilizada para o Apoio à Fiscalização de Trânsito da PMRv, possibilitando o seu aproveitamento integral na modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

**xi. Apoio à Fiscalização da AGEPAN**

A Autorizada considerou a implantação de um Posto de Fiscalização para a AGEPAN, fornecimento de 02 veículos, incluindo os investimentos e custos associados, bem como definiu, preliminarmente, verba a ser disponibilizada para o Apoio à Fiscalização da AGEPAN, possibilitando o seu aproveitamento integral na modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

**xii. Monitoração**

A Autorizada, sobre o tema da Monitoração, considerou nos seus estudos, especificações e custos necessários à adequada Monitoração da rodovia, atendendo ao prescrito no PER, possibilitando o seu aproveitamento integral na modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

**xiii. Equipamentos de Controle de Velocidade / Contagem de Veículos**

A Autorizada fez as devidas previsões dos parâmetros dos Equipamentos de Controle de Velocidade/Contagem de Veículos, a serem implantados na concessão, aderente ao PER, possibilitando o seu aproveitamento integral na modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

**xiv. Estimativas de Custos da Monitoração e seus Relatórios**

A Autorizada realizou análises sobre o tema da Monitoração, considerando nos seus estudos, os custos necessários à Monitoração da rodovia, atendendo ao prescrito no PER, adotando, como fonte de custos, os dados disponibilizados pela ANTT, possibilitando o seu aproveitamento integral

na modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

Conclusão quanto ao Tema “Análise da Oferta dos Sistemas/Serviços” – O conjunto de estudos e avaliações realizados pela Autorizada, para o Tema da Análise da Oferta dos Sistemas/Serviços da Modelagem Operacional para o projeto de concessão rodoviária, atendem de maneira totalmente adequada à sua finalidade e podem ser integralmente aproveitados na modelagem definitiva do projeto, tendo como consequência a classificação de Grau 4 em seu aproveitamento, conforme a metodologia apresentada no item “5” deste relatório.

### **c) Processo de Orçamentação do Modelo Operacional**

O Tema deste Produto engloba 03 (três) Subtemas, a saber:

(i) Planilha orçamentária compatível; (ii) Valores de mercado com cotações; (iii) Salários baseados em tabelas com fonte justificada.

#### **i. Planilha Orçamentária Compatível**

A Autorizada apresentou as Planilhas Orçamentárias conforme a necessidade possibilitando o seu aproveitamento integral na modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

#### **ii. Valores de Mercado com Cotações**

A Autorizada, apresentou cotações para os Equipamentos e Sistemas, adotando, como fonte de seus custos, os dados disponibilizados pela ANTT nos estudos de outras concessões rodoviárias, possibilitando o seu aproveitamento integral na modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

#### **iii. Salários Baseados em Tabelas com Fonte Justificada**

A Autorizada, apresentou tabela referencial com indicação das fontes de informações, tabela de pesquisa de salários, tanto quanto possível, ao mercado específico das concessões rodoviárias, possibilitando o seu aproveitamento integral na modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

Conclusão quanto ao Tema “Processo de Orçamentação do Modelo Operacional” – O conjunto de estudos e avaliações realizados pela Autorizada, para o projeto da concessão, atendem de maneira totalmente adequada à sua finalidade e podem ser integralmente aproveitados na modelagem definitiva do projeto, tendo como consequência a classificação de Grau 4 em seu aproveitamento, conforme a metodologia apresentada no item “5” deste relatório.

### **d) Indicadores de Desempenho**

O Tema deste Produto engloba 05 (cinco) subtemas, a saber:

(i) Mecanismos de acompanhamento da qualidade e do desempenho; (ii) Indicadores de desempenho estruturado em áreas; (iii) Características dos indicadores de desempenho; (iv)

Áreas de abrangência dos indicadores de desempenho; (v) Conteúdo do Sistema de Acompanhamento.

**i. Mecanismos de Acompanhamento da Qualidade e do Desempenho**

A Autorizada atendeu ao que foi definido no PER sobre o Subtema dos mecanismos de acompanhamento da qualidade/desempenho, possibilitando o seu aproveitamento integral na modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

**ii. Indicadores de desempenho estruturado em áreas**

A Autorizada atendeu ao que foi definido no PER, sobre o Subtema do Indicadores de desempenho estruturado em áreas, possibilitando o seu aproveitamento integral na modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

**iii. Características dos indicadores de desempenho**

A Autorizada atendeu ao que foi definido no PER, sobre o Subtema das características dos indicadores de desempenho, possibilitando o seu aproveitamento integral na modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

**iv. Áreas de Abrangência dos Indicadores de Desempenho**

A Autorizada atendeu ao que foi definido no PER, sobre o Subtema das áreas de abrangência dos indicadores de desempenho, possibilitando o seu aproveitamento integral na modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

**v. Conteúdo do Sistema de Acompanhamento**

A Autorizada apresentou o subtema Conteúdo do Sistema de Acompanhamento com conteúdo suficiente para atender ao que foi definido no PER, possibilitando o seu aproveitamento integral na modelagem definitiva do projeto. Como consequência, atribuiu-se o Grau 4 de aproveitamento (100%) para este Subtema.

Conclusão quanto ao Caderno 4 – Modelagem Operacional – Conforme metodologia apresentada no item “5” deste relatório, e como consequência das Notas (grau de aproveitamento) atribuídas aos Temas que fazem parte deste Caderno 4, atribuiu-se o Grau 4 (100%) em seu aproveitamento na modelagem definitiva do projeto.

Tabela 4 - Grau de Aproveitamento Total da Modelagem Operacional

Caderno	Grau de Aproveitamento
Caderno 4 – Modelagem Operacional	100%

#### **5.1.4. Caderno 5 – Modelagem Programa de Exploração da Rodovia**

Após o estabelecimento das premissas, especificações, parâmetros técnicos e de desempenho que serão realmente adotados na futura concessão, pelo Poder Concedente, por meio de seus órgãos responsáveis pelo projeto, a Autorizada apresentou o PER.

Desta maneira, a estrutura do PER apresentado pela Autorizada foi aproveitada integralmente, item a item, das premissas, especificações e parâmetros, dos diversos temas componentes do PER, às decisões emanadas do Poder Concedente.

Sendo assim, atribui-se ao Caderno 5 - Programa de Exploração da Rodovia – PER o Grau de Aproveitamento 4, conforme a metodologia apresentada no item “5” desse relatório, ou seja, 100% de aproveitamento para fins de modelagem definitiva do projeto.

Tabela 5 - Grau de Aproveitamento Total do Programa de Exploração da Rodovia - PER

Caderno	Grau de Aproveitamento
Caderno 5 – Programa de Exploração da Rodovia - PER	100%

#### **5.1.5. Caderno 6 – Modelagem Jurídico-Institucional**

Os estudos apresentados apontam as soluções jurídicas e institucionais necessárias à implementação do Projeto de Concessão da Rodovia MS-112 e trechos das Rodovias BR-158 e BR-436, abordando os seguintes aspectos:

**i. Mapeamento dos agentes que tenham interesses e responsabilidades na condução do Projeto, incluindo:**

- Classificação dos atores, tanto públicos quanto privados, e sua descrição em termos de: grau de relevância; grau de adesão (concordância); forma com que serão afetados pelo Projeto; e, proposta de abordagem para seu engajamento;
- Mapa de *stakeholders* (partes interessadas) e produção de Plano de Gerenciamento de *stakeholders*; e
- Modelo de governança e interação entre os atores selecionados durante a estruturação do Projeto e após a assinatura do contrato visando ao alcance dos objetivos do Projeto.

Em relação ao mapeamento dos agentes que tenham interesses e responsabilidade na condução do projeto, a Autorizada desenvolveu matriz para acompanhamento da evolução do relacionamento de cada agente que tem interesse ou que pode impactar no andamento Projeto, observando os seguintes aspectos: classificação (público/privado); descrição; preocupações (impactos); grau de relevância e adesão; plano de gerenciamento de *stakeholders* – estratégia de engajamento.

O mapa de *stakeholders* contempla os seguintes agentes envolvidos direta e indiretamente no projeto: SEINFRA; SEGOV; AGESUL; AGEPAN; CGPPP; TCE-MS; Banco Nacional de

**SECRETARIA DE ESTADO DE GOVERNO E GESTÃO ESTRATÉGICA – SEGOV/MS**  
**ESCRITÓRIO DE PARCERIAS ESTRATÉGICAS – EPE/SEGOV**  
**UNIDADE CENTRAL DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA – UCPPP/EPE**

Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES; Caixa Econômica Federal; Agências Reguladoras; Confederação Nacional dos Transportes – CNT; Agências Reguladoras; Associação Brasileira de Concessionárias Rodoviárias – ABCR; Confederação Nacional da Indústria – CNI; Concessionárias de rodovias; Investidores; Imprensa Especializada e Sociedade Civil.

O conteúdo exposto no mapeamento é objetivo e evidencia conhecimento aprofundado da legislação federal e estadual, atendendo ao solicitado de maneira satisfatória.

O modelo de governança e interação abrange desde a fase de aprovação dos Estudos Técnicos até a futura seleção da concessionária e assinatura do respectivo contrato, além de monitoramento contínuo dos agentes envolvidos.

A forma de interação entre os principais entes e órgãos públicos estaduais identificados foi representada em fluxogramas que contemplam as etapas de contratação e execução contratual, bem como a distribuição de competências.

**ii. Desenho do arranjo institucional, incluindo todos os entes públicos envolvidos no Projeto, contendo:**

- Apresentação das competências de cada organização;
- Desenho de fluxograma da relação entre as organizações.

O desenho do arranjo institucional apresentado observa a atual estrutura de governo, contemplando os seguintes órgãos e entidades públicas relacionadas à gestão de rodovias: SEINFRA; AGESUL; SEGOV; AGEPAN; CGPPP e TCE/MS.

O arranjo institucional trata das competências e atribuições de cada um dos agentes elencados de forma detalhada e devidamente fundamentada, demonstrando ainda a estrutura organizacional dos principais agentes.

**iii. Análise jurídica da legislação relativa ao Projeto.**

Na elaboração da modelagem jurídica foram analisadas as principais normas sobre o setor rodoviário, bem como atinentes a licitações, concessões, parcerias público-privadas e matérias correlatas, em âmbito Municipal, Estadual e Federal evidenciando pleno conhecimento a respeito do setor rodoviário e da estruturação de projetos de parceria.

**iv. Elaboração de Plano de Ações descrevendo as atividades a serem implementadas visando a publicidade e divulgação do Projeto, tais como Consulta e Audiência Pública, *market sounding*, *roadshow*, dentre outros.**

O plano de ações demonstra a estratégia de governança a ser adotada e prevê medidas proativas para priorizar a disseminação de informações entre os *stakeholders*.

Foram apresentadas as atividades relativas a cada uma dessas etapas de estruturação do Projeto, bem como definida a estratégia de governança e interação com *stakeholders* abrangendo o monitoramento contínuo de cada interessado no Projeto, com base em notícias e/ou pronunciamentos públicos.

Dentre as principais ações destacamos:

- Período de Consulta Pública e realização de Audiência Pública, a ocorrer na capital do Estado de Mato Grosso do Sul e nas cidades afetadas com a implantação do Projeto, com transmissão virtual;
- Apresentação de material explicativo, de acordo com cada público-alvo (investidores, financiadores, operadores de concessões, usuários) e, de acordo com cada região de implantação do Projeto, e divulgação com antecedência à realização da audiência pública;
- Realização reuniões, *roadshows* e *workshops* de divulgação do Projeto;
- Divulgação do resultado dos documentos que embasaram o Projeto;
- Ampla divulgação da licitação pelos meios oficiais de publicação, bem como por meio das principais mídias do país;
- Realização da licitação com o apoio da B3 S.A. – Brasil, Bolsa, Balcão, para maximizar divulgação do Projeto.

**v. Apresentação do modelo editalício para licitação do Projeto, incluindo a exposição das razões que levaram a opção do modelo, bem como:**

- Nota jurídica descrevendo as regras da licitação e o atendimento à legislação vigente;
- Apresentação de Minuta de Edital e seus anexos contendo todas as regras necessárias e suficientes para viabilizar a licitação do Projeto.

Na modelagem apresentada a Autorizada abordou de maneira satisfatória os seguintes temas: Natureza jurídica e titularidade dos serviços públicos rodoviários; Sistema Nacional de Viação e Sistema Rodoviário Estadual; Descrição dos trechos da Rodovia Estadual MS-112 e trechos das Rodovias Federais BR-158 e BR-436; Modalidades de Concessão; Contratação sob o regime da Lei Geral de Licitações; Escolha do melhor modelo de contratação; Diretrizes do Edital; Modalidade de Licitação; Critérios de Julgamento; Habilitação e Cadastro Geral de Fornecedores do Mato Grosso do Sul; Dinâmica da licitação; Condições prévias à assinatura do Contrato de Concessão; e as Diretrizes do Contrato.

**vi. Apresentação do modelo contratual adotado, apontando os fundamentos que levaram a opção do modelo jurídico adotado, incluindo:**

- Nota jurídica problematizando os modelos contratuais disponíveis e indicando aquele que melhor atenda aos interesses do Estado;
- Elaboração de minuta de Contrato e seus anexos, que consolide o modelo com maior capacidade de implementar os interesses do Estado.

Para elaboração do modelo contratual foram utilizadas como fontes de informação: levantamento do marco regulatório no âmbito federal, estadual e municipal; *benchmarking* de Programas de Concessão Rodoviária federais e estaduais; *benchmarking* de experiências internacionais no setor de infraestrutura; *benchmarking* de outros setores de infraestrutura; análise de precedentes do Tribunal de Contas da União, do Tribunal de Contas do Estado de Mato Grosso do Sul e de outros Tribunais de Contas Estaduais; precedentes do Poder Judiciário; e doutrina pátria do setor de concessões e Parcerias Público-Privadas.

Diante do exposto, considerando o conteúdo apresentado pela Autorizada na modelagem jurídico-institucional observa-se que as informações foram apresentadas com completude e profundidade sendo aproveitadas em sua totalidade, o que resultou em **100% de aproveitamento**.

Tabela 6 - Grau de Aproveitamento da Modelagem Jurídico-Institucional

Caderno	Grau de Aproveitamento
Caderno 6 – Modelagem Jurídico-Institucional	100%

## 5.2. Consolidação

CADERNO	PESO MÁXIMO	GRAU DE APROVEITAMENTO
2 – Modelagem Técnica	40%	100%
3 – Modelagem Econômico-Financeira	30%	83%
4 – Modelagem Operacional	10%	100%
5 - Programa de Exploração da Rodovia	10%	100%
6 - Modelagem Jurídico-Institucional	10%	100%
<b>Percentual Total</b>	<b>100%</b>	<b>95%</b>

## 6. DA APROVAÇÃO DA MODELAGEM DEFINITIVA

O Decreto Estadual nº 14.360/15 estabelece no art. 26, que a UCPPP deverá receber os estudos e coordenar os trabalhos de avaliação e consolidação da modelagem do projeto, podendo adotar no todo ou em parte os estudos, e ainda, combinar informações fornecidas em diferentes estudos, com informações e estudos desenvolvidos pela própria Administração Pública ou por consultores externos contratados.

Concluída a modelagem do projeto, a UCPPP emitirá parecer conclusivo apresentando as razões pelas quais chegou à proposta de modelagem para deliberação do CGPPP. Após a aprovação do modelo pelo CGPPP e a ratificação do Governador do Estado, se iniciam os procedimentos licitatórios.

A seguir destacamos os principais aspectos da modelagem definitiva em cada área:

### 6.1. Modelagem Técnica

A Modelagem Técnica de uma concessão rodoviária abrange temas bastante diversos, incluindo de aspectos técnicos de engenharia a complexos conceitos de economia.

Um dos mais importantes itens da Modelagem Técnica de um projeto de concessão é o Estudo de Tráfego da rodovia, que se inicia com o diagnóstico da situação atual, passa pelo cenário imediatamente pós a implantação do projeto e segue com projeções ao longo dos 30 (trinta) anos do futuro contrato de concessão.

Para o projeto da concessão da MS-112 e trechos da BR-158 e BR-436, os estudos sobre o tema do tráfego atingiram um grau bastante elevado de precisão. O fato de a Autorizada selecionada

**SECRETARIA DE ESTADO DE GOVERNO E GESTÃO ESTRATÉGICA – SEGOV/MS**  
**ESCRITÓRIO DE PARCERIAS ESTRATÉGICAS – EPE/SEGOV**  
**UNIDADE CENTRAL DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA – UCPPP/EPE**

ter realizada contagens além do exigido no termo de referência do PMI trouxe mais confiabilidade nos dados quando trabalhados. Com isto, colecionou-se dados de tráfego, através de contagens manuais de 7 dias (24 horas) em 5 postos entre os dias 13 e 27/06/2021 e contagem de tráfego de 1 dia (16 horas) em 21 postos entre os dias 14 e 30/06/2021, contribuindo assim para a qualidade do Estudo de Tráfego elaborado.

Em função dos estudos realizados, foi definido um Sistema de Pedagiamento com a utilização de 06 (seis) Praças de Pedágio, tipo barreira, gerando a cobrança de valores de tarifas iguais em 05 estações e 01 praça com valor diferenciado na MR-436.

Foram feitas estimativas, com bastante precisão, do tráfego inicial, com e sem o pedagiamento, bem como as projeções de tráfego ao longo do período da concessão, utilizando sofisticado estudo econômico, que levou em consideração o crescimento do PIB em função das diversas origens e destinos do tráfego passante bem como as elasticidades do crescimento do tráfego das diferentes categorias de veículos correlacionadas com o crescimento do PIB, tendo como consequência uma previsão bastante realista da receita a ser auferida pela futura concessionária, o que gera atratividade do projeto junto aos potenciais investidores interessados.

Outro importante item da Modelagem Técnica é o Cadastro Geral do Sistema Rodoviário. Sem um bom levantamento dos elementos geradores de investimentos e serviços não é possível se avaliar corretamente os investimentos, custos e despesas a serem considerados na avaliação econômico-financeira do projeto.

Os levantamentos da Autorizada selecionada foram realizados tanto por sofisticado equipamento digital como por inspeções de campo, para os elementos que assim o exigiam.

Com base em um bom Cadastro do Sistema Rodoviário, os demais estudos de engenharia puderam ser realizados com todas as informações necessárias. Tais estudos foram divididos em 06 (seis) grandes temas, a saber: Estudos Ambientais, Trabalhos Iniciais, Programa de Recuperação, Programa de Conservação, Programa de Manutenção Periódica e Programa de Investimentos, este último englobando as intervenções para as Melhorias Físicas e Operacionais e para a Ampliação de Capacidade do Sistema Rodoviário.

Os Estudos Ambientais visaram o levantamento dos passivos ambientais porventura existentes no trecho rodoviário, indicar as medidas para a mitigação destes passivos, bem como elencar todos os estudos, procedimentos e serviços a serem realizados pela futura concessionária no cumprimento de suas obrigações quanto aos licenciamentos ambientais, prevenção de formação de passivos e mitigação daqueles que, inevitavelmente, o projeto possa vir a causar, ao longo de todo o prazo da concessão.

Os serviços a serem realizados na fase dos Trabalhos Iniciais destinam-se a prover aos usuários da rodovia conforto e segurança adequados antes de se iniciar a cobrança do pedágio. Tais serviços também tem como finalidade solucionar possíveis processos de deterioração dos elementos físicos da rodovia, em andamento ou previsíveis, evitando-se elevados custos futuros para sua remediação. São previstas, em especial, intervenções no pavimento, na sinalização e no sistema de drenagem da rodovia.

Já o Programa de Recuperação tem como finalidade, como o próprio nome diz, recuperar integralmente os elementos físicos e operacionais do trecho rodoviário, bem como, com a utilização de técnicas atualizadas, elevar a qualidade da rodovia a patamares condizentes com os parâmetros de qualidade e segurança atuais deste tipo de empreendimento.



**SECRETARIA DE ESTADO DE GOVERNO E GESTÃO ESTRATÉGICA – SEGOV/MS**  
**ESCRITÓRIO DE PARCERIAS ESTRATÉGICAS – EPE/SEGOV**  
**UNIDADE CENTRAL DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA – UCPPP/EPE**

Um dos aspectos mais importantes dos processos de concessão de rodovias vem a ser a garantia da manutenção de sua qualidade e segurança ao longo do tempo, o que se dá através de duas frentes.

A primeira garante que serviços e ações serão realizados, permanentemente, para se evitar, ao máximo, a deterioração dos elementos físicos e operacionais constituintes de uma rodovia, buscando-se mantê-los, de modo econômico, o mais próximo possível de suas características originais. Esta frente é denominada Programa de Conservação e é caracterizada pelos serviços rotineiros, de execução quase que diária, a serem realizados pela futura concessionária.

A segunda frente, denominada Programa de Manutenção Periódica, garante que aqueles elementos cuja vida útil chegue ao seu final serão devidamente revitalizados, seja por meio de ações de recuperação ou mesmo de substituição por novo elemento.

Por fim, o Programa de Investimentos vem atender aos anseios tanto dos usuários, que procuram maior conforto e segurança ao trafegar pela rodovia, quanto dos órgãos governamentais, que tem a obrigação de prover a adequada infraestrutura viária para bem atender seus cidadãos e, ao mesmo tempo, promover o desenvolvimento econômico e social, para o qual a infraestrutura de transporte é essencial.

Em resumo as obras de Melhorias Físicas e Operacionais e de Ampliação de Capacidade, de execução obrigatória pela futura concessionária estão sintetizadas no quadro apresentado a seguir.

<b>OBRAS DE MELHORIAS OPERACIONAIS E DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE OBRIGATÓRIAS</b>	
<b>Descrição</b>	<b>Quantidade</b>
<b>MS-112</b>	
Implantação de acostamentos	361,79 km
Construção de terceira faixa	5,41 km
Implantação de dispositivos de retornos	21 unid.
Alargamento de OAE	03 unid.
Implantação de PMRv	01 unid.
Implantação de Praças de Pedágio (PP3 e PP5)	02 unid.
Implantação de Posto de Pesagem Móvel	01 unid.
Implantação de Sistema de Atendimento ao Usuário	03 unid.
Implantação do contorno de São Pedro	1.526 m.
<b>BR-158</b>	
Implantação de acostamentos	7,29 km
Construção de terceira faixa	35,37 km
Implantação de dispositivos de retornos	22 unid.
Alargamento de OAE	10 unid.
Implantação de PMRv	01 unid.
Implantação das Praças de Pedágio (PP 1, PP 2 e PP 4)	03 unid.
Implantação de Posto de Pesagem Móvel	04 unid.

**SECRETARIA DE ESTADO DE GOVERNO E GESTÃO ESTRATÉGICA – SEGOV/MS**  
**ESCRITÓRIO DE PARCERIAS ESTRATÉGICAS – EPE/SEGOV**  
**UNIDADE CENTRAL DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA – UCPPP/EPE**

<b>OBRAS DE MELHORIAS OPERACIONAIS E DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE OBRIGATÓRIAS</b>	
<b>Descrição</b>	<b>Quantidade</b>
Implantação de Sistema de Atendimento ao Usuário	03 unid.
Implantação do Posto da AGEPAN	01 unid.
Implantação da SEDE e CCO	01 unid.
Implantação do contorno de Cassilândia no ano 4 e 5	6.608 m
<b>BR-436</b>	
Construção de terceira faixa	12,50km
Implantação de dispositivos de retornos	02 unid.
Alargamento de OAE	10 unid.
Implantação de Praças de Pedágio (PP6)	01 unid.

Salienta-se que o cronograma de execução foi estruturado de forma que o projeto tornasse atrativo e com garantia de segurança viária para o usuário.

Cumpra ainda chamar a atenção para o fato de que o Programa de Exploração de Rodovia – PER, exige que a concessionária faça, anualmente, todos os estudos relativos à manutenção do nível de serviços (capacidade) ao longo de toda a extensão concedida, sendo que, caso seja tecnicamente necessário, as intervenções para manutenção da capacidade da rodovia serão obrigatoriamente realizadas pela concessionária, com inteira assunção dos ônus relativos à estas intervenções, sem direito ao reequilíbrio econômico financeiro do contrato.

## **6.2. Modelagem Econômico-Financeira**

A seguir, são apresentados os principais aspectos da modelagem econômico-financeira definitiva. Todos os valores são apresentados em termos constantes, tendo como referência o mês de julho de 2021, ou seja, não são considerados os efeitos da inflação ao longo do período da concessão.

Assim, a modelagem econômico-financeira prevê, a partir da tarifa básica de pedágio de R\$ 10,00 nas praças 1 a 5, e de R\$ 2,73 na praça de pedágio 6 (valores de julho/2021), uma receita operacional bruta de R\$ 5,692 bilhões ao longo dos 30 anos da concessão da rodovia. É prevista uma crescente adesão aos sistemas automatizados de pagamento (AVI), para os quais foi previsto desconto de 5%.

Em termos de impostos, ao longo do período, serão pagos R\$ 821,8 milhões de Imposto de Renda e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (conceito alavancado, considerando o benefício fiscal decorrente da dedução dos pagamentos de serviços de dívida sobre a apuração desses tributos), e R\$ 497,0 milhões de impostos indiretos (ISS e PIS-COFINS).

A oferta de outorga, que consiste na variável financeira para seleção da proposta vencedora, não foi considerada na modelagem financeira.

Para atender os requisitos do Programa de Exploração da Rodovia, são previstos investimentos totais da ordem de R\$ 1.342 milhões. Foram considerados os benefícios fiscais do REIDI, correspondentes a 3,65% aplicados sobre uma base de 90% do valor dos investimentos, para todo o período da concessão. Os custos e despesas operacionais somarão R\$ 1,472 bilhão.

A taxa interna de retorno utilizada para balizar a atratividade mínima, estimada por meio do custo médio ponderado de capital (CMPC), correspondeu a 9,76% a.a, e a TIR efetiva apurada no projeto correspondeu a 9,76% a.a, daí sendo indicada a viabilidade financeira do projeto.

O *payback* do projeto, ou seja, o período necessário para que os fluxos de caixa acumulados do empreendimento cubram os investimentos realizados, é de 14,5 anos.

As premissas de financiamento prevêm um empréstimo-ponte de R\$ 148,84 milhões, bem como de um empréstimo de longo da linha FINEM/BNDES. Os recursos a serem captados por essa linha corresponderão a duas tranches, a primeira de R\$ 459,32 milhões sendo liberada ao longo dos cinco primeiros anos da concessão, e a segunda, de R\$ 133,56 milhões, liberada entre o sétimo e o décimo ano da concessão, com juros correspondentes a TLP + remuneração do BNDES de 1,42% a.a + 3,08% de spread de risco e custo implícito de fiança bancária de 0,5%. Esses recursos cobrirão 44,8% do total de investimentos a serem realizados. O prazo total para amortização do empréstimo é de 13 meses para o empréstimo-ponte, 216 meses para a BNDES tranche 1 e 180 meses para o BNDES tranche 2. Para o desenho estimativo da operação, foi respeitado o índice de cobertura do serviço da dívida mínimo estabelecido pelo BNDES, de 1,3. Esse índice compara a geração de caixa operacional do projeto com as estimativas de pagamento da dívida em cada exercício financeiro.

A estrutura de capital considerada para o projeto, de forma a cumprir os parâmetros de viabilidade e também de condicionantes do financiamento (*covenants*), foi de 75% de capital de terceiros e 25% de capital próprio.

### **6.3. Modelagem Operacional**

A Modelagem Operacional de uma concessão rodoviária tem como finalidade especificar e dimensionar todos os serviços para garantia da qualidade e segurança dos usuários, a adequada atuação do poder de polícia dos agentes de segurança que atuam na rodovia, a adequada fiscalização do contrato pelo Poder Concedente e o Apoio Administrativo da Concessionária para a consecução dos objetivos do contrato de concessão.

Para tanto, a modelagem da concessão das rodovia previu a implantação e operacionalização das seguintes infraestruturas e serviços: (i) Centro de Controle Operacional; (ii) Sede, Equipamentos e Veículos da Administração; (iii) Sistema de Controle de Tráfego; (iv) Sistema de Atendimento aos Usuários; (v) Sistema de Pedágio e Controle de Arrecadação; (vi) Sistema de Comunicação; (vii) Sistema de Pesagem; (viii) Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial; (ix) Sistema de Apoio a Fiscalização do Contrato; e (x) Sistema de Apoio a Fiscalização de Trânsito, cujas sínteses são apresentadas na sequência.

#### **(i) Centro de Controle Operacional**

Responsável pela coordenação geral e monitoração de todas as atividades físicas e operacionais nas rodovias, mediante recebimento das informações, análise e tomada de decisões para solução dos problemas, instalado em espaço físico capaz de abrigar pessoas e equipamentos eletrônicos e de comunicação, que utilizam recursos de informática para processar e armazenar os dados recebidos do ambiente rodoviário e transformá-los em informações perceptíveis ao operador, tais

como painel com display gráfico, monitores de vídeo, mesas e consoles de radiocomunicação, dispositivos de telefonia e de telecomunicações, além de painel eletrônico de situação.

**(ii) Sede, Equipamentos e Veículos da Administração**

Neste item é prevista a instalação de uma Sede para a Concessionária, incluindo móveis e utensílios necessários ao seu perfeito funcionamento. Também neste item é indicado o dimensionamento, com descrição dos cargos e funções, do pessoal necessário ao bom desempenho da concessionária no cumprimento do contrato de concessão.

**(iii) Sistema de Controle de Tráfego**

Implantação de Sistema com o objetivo de controlar e monitorar o trânsito de veículos no Sistema Rodoviário. Integram este sistema: (i) Painéis de Mensagens Variáveis Móveis (03 unidades); (ii) Painéis de Mensagens Variáveis Fixos (12 unidades); (iii) Equipamentos de Detecção e Sensoriamento de Pista – SAT (24 unidades); (v) Sistema de Controle de Velocidade (12 radares fixos); (vi) Sistema de Inspeção de Tráfego (02 viatura percorrendo ininterruptamente o trecho rodoviário em intervalo de tempo para a viatura passar duas vezes pelo mesmo ponto e no mesmo sentido de tráfego em, no máximo, 480 minutos); e (v) Sistema de Circuito Fechado de Televisão das Rodovias – CFTV (suportado por uma rede de fibras óticas, destinado ao monitoramento visual do tráfego nas vias e das edificações operacionais, Postos da AGEPAN e PMRv na faixa de domínio).

**(iv) Sistema de Atendimento aos Usuários (SAU)**

Disponibilização de Sistema incluindo serviços capazes de fornecer o suporte aos usuários da rodovia. Através deste sistema, durante 24:00 horas, o usuário pode solicitar auxílio em situações de emergência, informar a existência de acidentes ou interferências na rodovia, além de receber informações sobre a rodovia. O SAU compreenderá os serviços de assistência a seguir definidos: (i) atendimento médico de emergência (06 ambulâncias do tipo C, atendendo aos usuários em tempo máximo de chegada ao local igual a 30 minutos em 90% das ocorrências mensais e 35 minutos no restante); (ii) socorro mecânico (06 guinchos leves, atendendo aos usuários em tempo máximo de chegada ao local igual a 40 minutos, em ao menos 90% das ocorrências mensais e 45 minutos no restante, e 02 guinchos pesados, atendendo aos usuários em tempo máximo de chegada ao local igual a 90 minutos, em ao menos 90% das ocorrências mensais e 100 minutos no restante); (iii) atendimento a incidentes (02 caminhão pipa e 02 caminhão guindauto, atendendo aos incidentes em tempo máximo de chegada ao local igual a 120 minutos, em ao menos 90% das ocorrências mensais e 150 minutos no restante); (iv) sistema de informações aos usuários (produção e edição de boletins periódicos, a serem disponibilizados gratuitamente aos usuários, especialmente nas praças de pedágio e bases operacionais, divulgando os aspectos importantes da Concessão, valores das tarifas de pedágio, locais de acessos e saídas, atrações turísticas ao longo das rodovias, mapa com a localização de postos de serviços, restaurantes e áreas de descanso e lazer, notícias sobre o progresso das obras e os serviços em implantação, etc.); (v) sistema de reclamações e sugestões dos usuários (com objetivo de recebimento, análise, tomada de decisão e emissão de resposta em relação às reclamações e sugestões emitidas espontaneamente pelos usuários ou através de pesquisas de opinião a serem realizadas periodicamente, com emissão de respostas e comunicações em geral aos usuários, à Fiscalização da AGEPAN e ao Poder Concedente)

**(v) Sistema de Pedágio e Controle de Arrecadação**

Constituído por 06 (seis) Praças de Pedágio, localizadas P01 – BR-158 - km 77,0; P02 – BR-158 - km 117; P03 – MS-112 - km 190+600, P04 – BR-158 - km 173+600, P05 – MS-112 – km 68+000 e P06 – BR-436 – km 14+000. Os sistemas de arrecadação do pedágio contemplarão duas modalidades, (a) Sem parada de veículos: cobrança automática e (b) Com parada de veículos: cobrança manual, sendo facultada a Concessionária a implantação de um sistema de cobrança semi - automática. Foi imposta uma configuração mínima para as Praças de Pedágio em cada uma das rodovias, no intuito de garantir a fluidez do tráfego, que deverão possuir, em cada sentido de tráfego, no mínimo: Pista para Cobrança Automática, Pista para Cobrança Mista (Automática e Manual), Pista Manual Reversível, que possibilita a cobrança, alternadamente, nos dois sentidos e Pista Livre, para tráfego de veículos isentos e veículos especiais cujas dimensões não permitem seu tráfego pelas demais pistas da Praça. Em situações normais de tráfego, serão admitidas filas máximas 200 metros de extensão, limite que deverá ser visualizado por meio de faixa sinalizada no pavimento, sendo que caso seja observado que este limite foi atingido, a concessionária deverá liberar a passagem de veículos sem cobrança de pedágio, sem que isto possa gerar qualquer pedido de ressarcimento ou reequilíbrio.

**(vi) Sistema de Comunicação**

Implantação de um sistema de comunicação para suportar o sistema operacional da rodovia, atender aos serviços de atendimento emergencial, de informações, de assistência ao usuário e de guarda e vigilância patrimonial, devendo integrar os diversos serviços de forma flexível, modular e capaz de suprir as necessidades a curto, médio e longo prazo, incluindo um sistema de radiocomunicação constituído por estações fixas ao longo das rodovias (BSOs, Postos da PMRv, CCO, etc.), móveis (viaturas) e portáteis (individuais).

**(vii) Sistema de Pesagem**

Implantação e operacionalização de sistema de pesagem na modalidade móvel com condições de verificar situações de excesso de peso em qualquer veículo e efetuar autuações e transbordo das cargas em excesso. Constitui-se de 06 (seis) Bases de Pesagem Móvel, distribuídas estrategicamente ao longo das rodovias e 01 (um) Equipamento completo de Pesagem Móvel, composta por pessoal e veículo de transporte, que fará a pesagem dos veículos, aleatoriamente, nas Bases de Pesagem.

**(viii) Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial**

Implantação de uma estrutura de vigilância patrimonial, que fiscalizará todas as estruturas físicas da Concessionária onde não exista permanência constante de pessoal operacional, ou mesmo nestes locais, se for conveniente.

**(ix) Sistema de Apoio a Fiscalização do Contrato**

Implantação e manutenção de 01 (um) posto para a Fiscalização da AGEPAN e fornecimento, inclusive manutenção, exceto fornecimento de combustível, e troca periódica de 02 (duas) viaturas para apoio à fiscalização, além de verba anual, dispendida mensalmente para custeio dos serviços de fiscalização do contrato de concessão.

**(x) Sistema de Apoio a Fiscalização de Trânsito**

Implantação de 02 posto para a PMRv e reforma de 01 (um) posto além da manutenção de e da verba anual, dispendida mensalmente, para custeio das ações de fiscalização do trânsito ao longo de todo o trecho concedido.

**6.4. Programa de Exploração da Rodovia**

O Programa de Exploração da Rodovia - PER é o documento que especifica as condições para a execução do Contrato de Concessão da Rodovia, caracterizando todos os serviços a serem disponibilizados e operados, bem como a execução das obras necessárias ou previstas, pela Concessionária, ao longo dos 30 (trinta) anos do prazo da Concessão. O PER também contempla as Diretrizes Técnicas, Normas, Características Geométricas, Escopo, Parâmetros de Desempenho, Parâmetros Técnicos, Relatórios de acompanhamento, bem como os prazos de execução que devem ser observados para todas as obras e serviços.

Os itens do PER são definidos em termos de escopo dos serviços (o que fazer), procedimentos executivos (como fazer), cronograma de execução (quando fazer) e parâmetros de desempenho (como avaliar). As ações para prestação do serviço público foram dirigidas à fluidez do trânsito e a segurança e conforto dos usuários do Sistema Rodoviário.

Como princípios básicos do PER, com fulcro na regularidade e qualidade da oferta de infraestrutura aos seus usuários, foram consideradas:

- ✓ A implementação de ações de natureza preventiva, voltadas para a preservação das rodovias e das condições de tráfego; e,
- ✓ A agilidade na implementação de ações corretivas, emergenciais ou não, que eventualmente se fizerem necessárias para a reconstituição das rodovias e das condições de tráfego.

Para atendimento às condições do PER, a Concessionária deverá acompanhar continuamente os elementos físicos e os processos gerenciais das rodovias, adotando, em tempo hábil, as providências necessárias a assegurar permanente qualidade dos serviços ofertados aos usuários.

**6.5. Modelagem Jurídico-Institucional**

6.5.1. O modelo editalício apresentado pela Autorizada traz como principais diretrizes:

**a) Utilização da Lei Federal n.º 8.666/93**

A Autorizada propõe a utilização da Lei Federal n.º 8.666/93 como referência para a instrução do processo licitatório a ser seguido, considerando que a Nova Lei Geral de Licitações n.º 14.133/21, outorga o prazo de transição de 2 (dois) anos para a obrigatoriedade da aplicação nova lei nos Projetos, facultando a Administração Pública, ao longo deste período a adoção ou não do novo regramento.

Salienta-se que em face da contemporaneidade da Nova Lei Geral de Licitações, as disposições contidas nesta lei não foram referendadas pela legislação estadual competente à matéria de licitações, em que pese tenha sido publicado o Decreto Estadual n.º 15.692, de 8 de junho de

**SECRETARIA DE ESTADO DE GOVERNO E GESTÃO ESTRATÉGICA – SEGOV/MS**  
**ESCRITÓRIO DE PARCERIAS ESTRATÉGICAS – EPE/SEGOV**  
**UNIDADE CENTRAL DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA – UCPPP/EPE**

2021, que constituiu Grupo de Trabalho Intersetorial, para a implementação dos procedimentos previstos na Lei Federal n.º 14.133/21.

Assim, ainda não foram verificados projetos que se utilizaram da nova lei, tampouco é possível verificar o entendimento dos Tribunais de Contas e do Poder Judiciário acerca de sua aplicação.

**b) Modalidade de Licitação**

A modalidade de licitação a ser adotada é a concorrência pública com inversão de fases, nos termos do artigo 2.º, incisos I e II, da Lei Federal n.º 8.987/95 e artigo 10, da Lei Federal n.º 11.079/04, respectivamente.

A inversão da ordem das fases de habilitação e classificação de propostas, além de expressamente admitida na Lei Federal n.º 8.987/95, apresenta como vantagem a limitação da análise dos documentos de habilitação pela Comissão de Licitação, que, ao invés de analisar a regularidade de tal documentação de todos os licitantes, concentrará esforços para análise apenas em relação ao licitante mais bem classificado.

É proposto ainda que a concorrência seja conduzida com o apoio da B3 S.A.- Brasil, Bolsa, Balcão S.A., que será responsável pela divulgação e pelo apoio nas sessões de recebimento e abertura de envelopes da licitação.

**c) Condições de participação**

Visando ampliar a participação dos interessados, poderão participar da concorrência, isoladamente ou em consórcio, pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras autorizadas a funcionar no Brasil.

É possível também a participação de entidades fechadas ou abertas de previdência complementar, instituições financeiras, fundações, fundos de investimentos e empresas com atividade de investidoras financeiras.

Para os consórcios de empresas brasileiras e estrangeiras, em funcionamento no Brasil, a liderança caberá obrigatoriamente à empresa brasileira, nos termos do artigo 33, §1º, da Lei Federal n.º 8.666/1993.

**d) Apresentação de Garantia de Proposta**

As licitantes deverão apresentar Garantia de Proposta no valor de R\$ 12.288.208,83 (doze milhões, duzentos e oitenta e oito mil, duzentos e oito reais e oitenta e três centavos), equivalente a 1% (um por cento) do valor estimado do Contrato.

Conforme previsto no artigo 56, da Lei Federal n.º 8.666/1993, a Garantia de Proposta poderá ser apresentada, em uma das seguintes modalidades: (i) moeda corrente nacional; (ii) títulos da dívida pública; (iii) seguro-garantia; ou (iv) fiança-bancária.

**e) Critério de julgamento da licitação**

Considerando que os estudos de viabilidade do Projeto demonstraram não haver necessidade de aportes da Administração Pública, optou-se pela adoção do critério de julgamento de maior valor de outorga que apresenta como vantagens:

- Maior capital do investidor em risco, trazendo maior comprometimento dos acionistas da Concessionária;
- Maior sustentabilidade financeira do projeto, uma vez que os efeitos do processo de licitação não se estendem, após o pagamento da outorga;
- Recursos originados da Outorga poderão ser utilizados pelo Governo do Estado de Mato Grosso do Sul, para o aprimoramento da malha rodoviária do Estado;
- Modelo conhecido pelo Estado de Mato Grosso do Sul, haja vista o projeto da MS-306.

Destaca-se ainda, que tanto a Lei Federal quanto a Lei Estadual de Concessões admitem a utilização do critério de maior pagamento de outorga como critério de julgamento das licitações de concessões de serviços públicos. Desta forma, sob o ponto de vista regulatório, não se verificam restrições legais para adoção de tal critério para o julgamento do certame.

#### **f) Fase Recursal única**

Visando conferir maior celeridade ao procedimento, as licitantes que participarem da concorrência poderão recorrer das decisões sobre a Garantia de Proposta, Documentos de Representação e Declarações, a classificação da Proposta Econômica, bem como da análise dos Documentos de Habilitação da Licitante melhor classificada, no prazo de 5 (cinco) dias úteis contados da publicação da decisão que habilitar a licitante melhor classificada.

#### **g) Condições prévias à assinatura do Contrato**

Após a publicação do ato de homologação, é proposto que a adjudicatária do certame, como condição prévia à assinatura do Contrato de Concessão, apresente:

- Comprovante de pagamento do valor da Outorga Fixa Inicial constante da proposta econômica escrita, em favor do Poder Concedente;
- Prova de constituição da SPE, com a correspondente certidão do registro empresarial competente, bem como o respectivo comprovante de inscrição perante o Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (CNPJ) ou de subsidiária integral na hipótese de Licitante Individual, na forma de sociedade por ações;
- Apresentação de Garantia de Execução do Contrato;
- Comprovação de subscrição e integralização do capital social da SPE, em moeda corrente nacional;
- Recolhimento da remuneração à B3;
- Descrição da estrutura acionária e de gestão considerada para a Concessionária;
- No caso de fundo de investimento, deve ser considerada a existência de cotistas majoritários, ou de órgãos e respectivos membros, com poder de influência para alterar o estatuto do fundo, detentores dos poderes análogos àqueles referidos na Lei Federal n.º 6.404/76, para fins de identificação do controlador;
- Apólices de seguro, nos termos da minuta do Contrato;
- Comprovante de pagamento às empresas encarregadas da realização dos estudos que deram origem a este Edital, conforme autorizado pelo artigo 21, da Lei Federal n.º 8.987/95 e pelo artigo 23 da Lei Estadual n.º 1.776/97.

6.5.2. A minuta do contrato apresenta as seguintes diretrizes:

#### **a) Prazo da Concessão**



**SECRETARIA DE ESTADO DE GOVERNO E GESTÃO ESTRATÉGICA – SEGOV/MS**  
**ESCRITÓRIO DE PARCERIAS ESTRATÉGICAS – EPE/SEGOV**  
**UNIDADE CENTRAL DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA – UCPPP/EPE**

A cláusula contratual relacionada à vigência das Concessões e PPPs tem por objetivo estabelecer o prazo e o início da produção de efeitos dos contratos firmados entre Poder Concedente e Concessionária.

A luz da legislação aplicável, vê-se que há obrigatoriedade de previsão de cláusula relacionada a duração do Contrato, como observa-se da Lei Federal n.º 11.079/04 e Lei Federal n.º 8.987/95.

Especificamente no âmbito dos Contratos de PPP, a Lei Federal n.º 11.079/04 dispõe, em seu artigo 5º, que a vigência dos contratos não deverá ser inferior a 05 (cinco) anos, tampouco superior a 35 anos, nos seguintes termos “o prazo de vigência do contrato, compatível com a amortização dos investimentos realizados, não inferior a 5 (cinco), nem superior a 35 (trinta e cinco) anos, incluindo eventual prorrogação”.

Em que pese a expressa previsão do prazo de vigência para as parcerias público-privadas disposta na Lei Federal supracitada, no âmbito das concessões comuns, regidas pela Lei Federal n.º 8.987/95, não há, no âmbito federal, previsão de prazos mínimos e máximos aplicáveis às concessões comuns.

No Estado de Mato Grosso do Sul há a Lei Estadual n.º 4.476/2014, que determina o prazo de 30 (trinta) anos para a concessão de serviço público envolvendo as rodovias expressamente listadas na referida lei, rol que inclui a rodovia estadual MS-112, conforme se vê de seu art. 1º:

*“Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a realizar concessão de serviço público, precedida da execução de obra pública, para administração, operação, manutenção e exploração comercial das rodovias constituídas pelas vias MS-040, MS-112, MS-135, MS-180, MS-223, MS-289, MS-295, MS-306, MS-316, MS-338, MS-395 e acessos do Estado de Mato Grosso do Sul.*

(...)

*§ 2º A concessão terá o prazo de 30 (trinta) anos, podendo ser prorrogada na forma da lei.”*

Desta forma, considerando o disposto na Lei Estadual n.º 4.476/2014, o estudo de viabilidade do presente Projeto, bem como a necessidade de durante o prazo contratual haja a amortização integral dos investimentos mantendo a modicidade tarifária, foi proposto o prazo de 30 (trinta) anos de vigência para o Contrato de Concessão.

## **b) Projetos**

No âmbito das Concessões de Rodovias, o Projeto Executivo é desenvolvido pela Concessionária, a partir dos requisitos técnicos mínimos previstos no PER, observando, quando o caso, o Projeto Básico.

Como se verifica, diferentemente das obras públicas regidas pela Lei Federal n.º 8.666/93, nas Concessões e PPPs, o desenvolvimento e execução dos Projetos Básico e Executivo são de responsabilidade exclusiva da Concessionária, cabendo ao Poder Concedente, acompanhar, prioritariamente, a qualidade do serviço que é colocado à disposição dos usuários.

Nestes termos, aplicando-se as melhores práticas adotadas no *benchmarking* de projetos do setor rodoviário nacional e internacional, assim como de outros setores da infraestrutura do país, é proposto na minuta de Contrato de Concessão da Rodovia Estadual MS-112 e trechos das Rodovias Federais BR-158 e BR-436, que a Concessionária seja integralmente responsável pela

elaboração dos projetos necessários às obras a serem implantadas no sistema rodoviário, assumindo todos os riscos inerentes à execução dos projetos.

O acompanhamento de projetos pelo Poder Concedente, será realizado, observando o seguinte:

- Projeto Básico: encaminhados para a “não objeção” da AGEPAN;
- Projetos Executivos: encaminhados para ciência da AGEPAN, não dependendo de “não objeção” desta;
- Projetos “*as built*”: encaminhados para os arquivos da AGEPAN.

A AGEPAN deverá se manifestar sobre o projeto básico no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, a contar de sua apresentação pela Concessionária. Caso a AGEPAN não se manifeste durante este prazo, o projeto básico será considerado aprovado, sem objeção, e a obra ou serviço estará apta(o) a iniciar.

A análise, aceitação e solicitação de alterações nos projetos encaminhados pela Concessionária, não importará na alteração da alocação de riscos do projeto à Concessionária.

### **c) Licenciamento ambiental**

O licenciamento ambiental será efetivado mediante a expedição de Autorizações Ambientais e Licenças Ambientais. A Minuta de Contrato estabelece que os riscos atinentes a obtenção das licenças ambientais estão alocados à Concessionária, sem prejuízo de que eventuais atrasos a que comprovadamente não der causa sejam atribuídos ao Poder Concedente.

No que tange ao licenciamento e passivos ambientais, é proposto o seguinte tratamento contratual:

- A Concessionária é integralmente responsável pelo licenciamento ambiental, bem como pela obtenção de todas as demais licenças e autorizações necessárias à execução das obras e prestação dos serviços previstos no Contrato de Concessão;
- A Concessionária não é responsável pela recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental fora do sistema rodoviário delegado;
- A Concessionária não é responsável pelo atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais, quando os prazos de análise do órgão ambiental responsável pela emissão das licenças ultrapassarem as previsões legais, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária;
- A Concessionária não é responsável pelo atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais por força da exigência de pesquisas arqueológicas, ou condicionantes relacionadas a áreas indígenas ou comunidades quilombolas.

### **d) Desapropriação e Desocupação**

No âmbito das concessões rodoviárias, a desapropriação é cabível para os casos em que haja a necessidade de expropriação de bens de propriedade de terceiros para implantação da rodovia, incluindo as faixas de rolamento, dispositivos de interconexão, faixa de domínio e demais elementos físicos da rodovia.

A desocupação, por sua vez, consiste na adoção das medidas legais cabíveis para liberar ocupações irregulares existentes na faixa de domínio da rodovia, mediante pagamento de

indenização, realocação e reassentamento e, usualmente, é exigida por força da obtenção do licenciamento ambiental ou por força da aplicação de políticas sociais do Governo.

No Projeto de Concessão a proposta de tratamento da distribuição de encargos e riscos relacionados à execução das atividades de desapropriação e desocupação das áreas necessárias à ampliação, manutenção e operação da rodovia, tomou por base a alocação de riscos adotada no Programa de Concessões Rodoviárias Federais.

No âmbito do Programa de Concessões de Rodovias Federais a responsabilidade pela condução dos processos de desapropriação, de cumprimento de servidões/limitações administrativas e de desocupações da faixa de domínio, foi atribuída à Concessionária, excetuada à obrigação de expedição de declaração de utilidade pública que é de competência do Poder Público. A seu turno, as desocupações são realizadas e arcadas, com exclusividade, pela Concessionária.

O valor da indenização pelas desapropriações dever ser considerados na proposta das licitantes até o limite estabelecido previamente na minuta contratual. Deste modo, e considerando as incertezas relacionadas à extensão dos custos de desapropriação, a alocação de riscos proposta consiste em realizar o reequilíbrio econômico-financeiro da concessão apenas quando o valor previsto contratualmente seja superado ou subutilizado. Tais valores, por sua vez, foram fixados em conformidade com os estudos de viabilidade que subsidiaram a Concessão.

#### **e) Outorga Fixa Anual**

Parte da outorga (81%) ofertada pela licitante vencedora será paga na forma da parcela fixas anuais. Conforme consta do regramento contratual o valor correspondente à outorga fixa anual será assim adimplido pela concessionária

- Ano 1: não haverá pagamento da outorga anual;
- Ano 2 até ano 15: pagamento de outorga anual correspondente à 1,5% do valor da outorga ofertado pela licitante vencedora;
- Ano 16 até ano 30: pagamento de outorga anual correspondente à 4% do valor da outorga ofertado pela licitante vencedora.

Um dos objetivos do parcelamento de parte da outorga fixa em prestações anuais visa propiciar a oferta de valores de outorga adequados ao projeto sem que isto resulte em um comprometimento imediato do capital dos sócios da SPE. O outro objetivo relevante deste fracionamento é possibilitar que os valores da outorga anual sejam utilizados também na gestão do contrato, especialmente como forma de diminuir os impactos dos eventos de reequilíbrio em desfavor do Poder Concedente, proporcionando, assim, que seja reequilibrada a equação econômica financeira do contato com a manutenção da modicidade tarifária

#### **f) Tarifa de Pedágio**

A cobrança de pedágio encontra respaldo constitucional no art. 150, inciso V, da Constituição Federal, que expressamente autoriza a cobrança da tarifa de pedágio em rodovias conservadas pelo Poder Público, seja tal conservação realizada diretamente pelo Poder Público, seja ela realizada no modelo de concessões ou Parcerias Público-Privadas.

De acordo com o parágrafo único do art. 175 da Constituição Federal, a lei disciplinará a política tarifária aplicável à prestação de serviços públicos, o que inclui a disciplina da política aplicável à tarifa de pedágio.

**SECRETARIA DE ESTADO DE GOVERNO E GESTÃO ESTRATÉGICA – SEGOV/MS**  
**ESCRITÓRIO DE PARCERIAS ESTRATÉGICAS – EPE/SEGOV**  
**UNIDADE CENTRAL DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA – UCPPP/EPE**

No âmbito infraconstitucional, a Lei Federal n.º 8.987/95, a Lei Federal n.º 9.074/95, a Lei Federal n.º 12.379/11 e a Lei Estadual n.º 1.776/97, trazem os contornos da política tarifária aplicável às concessões rodoviárias no âmbito do Estado de Mato Grosso do Sul.

A instituição da política tarifária aplicável ao setor rodoviário deve observar às seguintes diretrizes:

- Modicidade tarifária;
- Compatibilidade da tarifa com as vantagens econômicas e o conforto de viagem, transferidos aos usuários;
- Admissão de tarifas diferenciadas em função das características técnicas e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de usuários;
- Benefícios tarifários somente poderão ser atribuídos a uma classe ou coletividade de usuários dos serviços, vedado o benefício singular.

A tarifa de pedágio apresenta natureza de preço público, sendo cobrado em função da utilização efetiva do serviço público pelo usuário da rodovia.

**g) Receitas Extraordinárias**

Além das receitas decorrentes da cobrança da tarifa de pedágio, a Concessionária, nos termos dos artigos 11 e 18 da Lei Federal n.º 8.987/95, também poderá auferir receitas alternativas, complementares ou acessórias, bem como as provenientes de projetos associados.

No âmbito do Contrato de Concessão há autorização para que a Concessionária utilize ou explore a faixa de domínio da Rodovia Estadual MS-112 e trechos das Rodovias Federais BR-158 e BR-436, bem como a explore receitas extraordinárias, que sejam expressamente autorizadas pelo presente Contrato, devendo tais atividades serem previamente autorizadas pela AGEPAN.

Sendo a receita extraordinária aprovada pela AGEPAN, a Concessionária deverá manter contabilidade específica de cada contrato gerador de tais receitas, com detalhamento das receitas, custos e resultados líquidos, sendo que referido contrato terá natureza precária e vigência limitada ao término do Contrato de Concessão.

Além disso, uma parcela da receita advinda de receita extraordinária será revertida à modicidade tarifária, anualmente, no momento da revisão ordinária da tarifa básica de pedágio, mediante a análise pela AGEPAN dos resultados das receitas extraordinárias, sendo estabelecido contratualmente que haverá o compartilhamento de 10% da receita auferida pela Concessionária com as receitas extraordinárias, valor este que será encaminhado à AGEPAN para ser revertido à modicidade tarifária.

**h) Verbas e pagamentos contratuais**

No âmbito da concessão da Rodovia Estadual MS-112 e trechos das Rodovias Federais BR-158 e BR-436 e, em conformidade com o previsto no Edital, são propostos os seguintes pagamentos e verbas:

- Reembolso EVTEA e custos do leilão: antes da Assinatura do Contrato, a Concessionária deve comprovar o ressarcimento dos custos para elaboração do EVTEA e para a condução do leilão.
- Pagamento da Verba de Fiscalização: pagamento anual devido pela Concessionária à AGEPAN, destinada à cobertura de despesas com a fiscalização da Concessão.

**SECRETARIA DE ESTADO DE GOVERNO E GESTÃO ESTRATÉGICA – SEGOV/MS**  
**ESCRITÓRIO DE PARCERIAS ESTRATÉGICAS – EPE/SEGOV**  
**UNIDADE CENTRAL DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA – UCPPP/EPE**

- Pagamento da Verba de Segurança no Trânsito: 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.
- Encargo voltado ao custeio de administração e de manutenção da Unidade Central de Parceria Público-Privada (UCPPP).
- 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.

**i) Seguros**

Em observância às características técnicas deste Projeto, a minuta de contrato proposta prevê a contratação dos seguintes seguros:

- Danos materiais: cobertura de perda ou dano decorrente de riscos de engenharia, riscos operacionais e relativos às máquinas e equipamentos da concessão.
- Responsabilidade civil: cobertura de danos materiais, pessoais e morais, decorrentes das atividades abrangidas pela concessão.

**j) Garantia de Execução do Contrato**

A exigência de garantia de execução do contrato encontra previsão legal nos artigos 31, § 2.º, 54 e 56 da Lei Federal n.º 8.666/93 e tem por finalidade estimular a Concessionária a cumprir adequadamente o contrato, sob pena de sofrer as consequências financeiras do descumprimento contratual cometido; bem como garantir que eventual crédito devido ao Poder Concedente em decorrência do descumprimento contratual pela Concessionária seja satisfeito, de forma rápida e certa.

A minuta de Contrato propõe a Concessionária deverá manter, em favor do Poder Concedente, como garantia do fiel cumprimento das obrigações contratuais, a garantia de execução do contrato nos seguintes montantes:

- R\$ 40.000.000,00 (quarenta milhões de reais) - do 1º ao 5º Ano de vigência da Concessão;
- R\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais) - do 6º ao 25º Ano de vigência da Concessão;
- R\$ 40.000.000,00 (quarenta milhões de reais) - do 26º ao 30º ano da Concessão.

**k) Equilíbrio Econômico-Financeiro**

O reequilíbrio econômico-financeiro do contrato é aplicável aos contratos de concessão comum e PPP e encontra amparo na Lei Federal n.º 8.987/95 (Lei Geral de Concessões) que, no seu artigo 10, estabelece que *“Sempre que forem atendidas as condições do contrato, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.”*

A manutenção do equilíbrio econômico-financeiro tem por finalidade estabilizar a equação econômico-financeira inicialmente estabelecida entre as partes, consistente no conjunto de encargos e retribuições previstas no contrato.

Os mecanismos propostos para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Projeto são:

- Reajuste: consiste em procedimento para recomposição do valor da tarifa de pedágio para anular os efeitos da inflação, mantendo a expressão monetária da tarifa de pedágio constante quando da realização da licitação.
- Fluxo de Caixa Marginal: respeitados os requisitos e procedimentos determinado no Contrato de Concessão e nos anexos.

O equilíbrio econômico-financeiro da concessão poderá ser recomposto por meio dos seguintes mecanismos:

- Aumento ou redução do valor da Tarifa Básica de Pedágio;
- Ampliação ou redução do valor de Outorga Fixa Anual;
- Pagamento à Concessionária, pelo Poder Concedente, de valor correspondente aos investimentos, custos ou despesas adicionais com os quais tenham concorrido ou de valor equivalente à perda de receita efetivamente advinda, levando-se em consideração os efeitos calculados dentro do próprio Fluxo de Caixa Marginal;
- Modificação de obrigações contratuais da Concessionária; ou
- Estabelecimento ou remoção de cabines de bloqueio, bem como alteração da localização de praças de pedágio.

#### **l) Matriz de Riscos**

No âmbito do presente Projeto, a Autorizada propõe o detalhamento dos riscos e das ações de mitigação mediante a elaboração de uma matriz de riscos, que incorpora as melhores práticas adotadas nos programas de concessões rodoviárias federais e estaduais, à luz dos riscos verificados.

A matriz de riscos apresentada trata adequadamente os riscos mapeados na estruturação do Projeto, trazendo a definição do risco, sua alocação e as possíveis ações mitigadoras.

#### **m) Sistema de Penalidades**

A previsão de sistema de penalidade pelo descumprimento das obrigações contratuais segue a disposição normativa expedida pela AGEPAN na Portaria nº 171/2019, sendo que nos casos de omissão da referida Portaria a penalidade será aplicada em conformidade com a fórmula específica constante do contrato.

#### **n) Verificador Independente**

A Minuta de Contrato prevê a contratação de Verificador Independente, pessoa jurídica de direito privado contratada para monitorar e aferir o desempenho do parceiro privado, auxiliar o Poder Concedente na fiscalização, dentre outras atribuições na forma da lei e do contrato, e que esteja apta a atuar com total imparcialidade e independência frente às partes.

A contratação do Verificador Independente ficará a cargo da Concessionária, a qual deverá contratar dentre aqueles regularmente credenciados pela AGEPAN para exercer tal função, conforme Decreto nº 15.355, de 29 de janeiro de 2020, observando ainda obedecer às diretrizes estabelecidas no anexo ao Contrato relativos às diretrizes para contratação do Verificador Independente.

**o) Solução de Conflitos**

Deverá ser constituído pelas partes, em até 60 (sessenta) dias contados da assinatura do contrato, um Comitê Técnico de Governança, visando a solução de eventuais divergências de natureza técnica, econômico-financeira ou às metas e aos indicadores de desempenho, incluindo aquelas relativas ao cálculo de tais indicadores, o qual será composto por:

- 1 (um) representante indicado pelo Poder Concedente;
- 1 (um) representante indicado pela SPE;
- 1 (um) representante escolhido de comum acordo pelas Partes, que exercerá a função de Presidente do Comitê; e
- 1 (um) representante do Escritório de Parcerias Estratégicas – EPE da Secretaria de Estado de Governo e Gestão Estratégicas - SEGOV.

Cada um dos membros do Comitê Técnico de Governança terá direito a 1 (um) voto nas respectivas deliberações, com exceção do representante do Escritório de Parcerias Estratégicas – EPE que não terá direito a voto.

A Minuta do Contrato prevê ainda que as decisões do Comitê Técnico de Governança poderão ter efeito vinculante ou ser meramente opinativa, cabendo a parte que não concordar com as decisões do Comitê provocar o mecanismo de Arbitragem.

**p) Casos de Extinção**

A Concessão extinguir-se-á, conforme legislação aplicável, nas seguintes hipóteses: advento do termo contratual; encampação; caducidade; rescisão amigável ou judicial; anulação; ou falência ou extinção da SPE.

**7. DA CONCLUSÃO**

O presente documento consiste na avaliação dos Estudos Técnicos apresentados pela Autorizada Moysés & Pires Sociedade de Advogados, representante do grupo formado pelas empresas Infraplan Consultoria Ltda, Vallya Advisors Assessoria Financeira Ltda e Proficenter Negócios em Infraestrutura Ltda, referente aos cadernos Técnico, Econômico-financeiro, Operacional, Programa de Exploração da Rodovia e Jurídico, bem como na avaliação do grau de aproveitamento do estudo, e, aprovação da modelagem definitiva a ser atribuída ao projeto.

As avaliações e adequações da modelagem definitiva foram pautadas nos critérios preestabelecidos no Edital e nas premissas adotadas pela Administração Pública durante todo PMI, detalhadamente descritos no decorrer deste parecer.

A fundamentação sobre o percentual de aproveitamento dos Estudos Técnicos, assim como as adequações realizadas na modelagem definitiva foram descritas no decorrer deste parecer.

Considerando todos os argumentos apresentados e percentual de aproveitamento atribuído a cada caderno, atribuiu-se o grau total de 95% de aproveitamento dos estudos elaborados pela Autorizada Moysés & Pires Sociedade de Advogados.

Dessa forma, aplicando-se esse percentual sobre o valor global dos Estudos apresentado pela Autorizada (R\$ 3.985.777,47), tem-se o valor de R\$ 3.786.488,60 (Três milhões setecentos e oitenta e seis mil, quatrocentos e oitenta e oito Reais e sessenta centavos) a ser ressarcido pelo

**SECRETARIA DE ESTADO DE GOVERNO E GESTÃO ESTRATÉGICA – SEGOV/MS**  
**ESCRITÓRIO DE PARCERIAS ESTRATÉGICAS – EPE/SEGOV**  
**UNIDADE CENTRAL DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA – UCPPP/EPE**

vencedor do certame licitatório (data-base julho/2021), como condição prévia à assinatura do contrato.

Por fim, considerando as premissas adotadas e os ajustes efetuados na modelagem, conclui-se que a modelagem definitiva está adequada a ser submetida à Consulta e Audiência Pública, para a posterior abertura do procedimento licitatório.

Diante do exposto, a Unidade Central de PPP submete o presente parecer conclusivo a este Conselho Gestor de PPP para deliberação acerca da aprovação do resultado do PMI nº 02/2021, do grau de aproveitamento atribuído aos Estudos Técnicos elaborados pela Autorizada Moysés & Pires Sociedade de Advogados, representante do grupo formado pelas empresas Infraplan Consultoria Ltda, Vallya Advisors Assessoria Financeira Ltda e Proficenter Negócios em Infraestrutura Ltda, bem como, da aprovação da modelagem definitiva proposta para o projeto.

É o parecer que submetemos à apreciação.

Gabriela Rodrigues  
Coordenadora da UCPPP

Carlo Fabrizio Campanile Braga  
Membro da UCPPP

Juliana Maura Pegolo  
Membro da UCPPP

Rédel Furtado Néres  
Membro da UCPPP