

RELATÓRIO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA N. 01/2022
Concessão das Rodovias MS-112 e trechos das BR-158 e BR-436

Em atenção ao disposto no art. 39 da Lei n.º 8.666 de 21 de junho de 1993, foi realizada em 18 de maio de 2022, de forma remota a Audiência Pública do Projeto de Concessão destinado à adequação de capacidade, reabilitação, operação, manutenção e conservação das Rodovias MS-112 e trechos das BR-158 e BR-436.

O Aviso de Audiência Pública foi publicado no Diário Oficial do Estado - DOE nº 10.819 de 3 de maio de 2022, página 27, com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições para o aprimoramento do Projeto de Concessão.

O Regulamento da Audiência Pública n.º 01/2022, disponibilizado no site www.epe.segov.ms.gov.br, possibilitou aos interessados o envio prévio de questionamentos sobre o Projeto, formalizados por meio de formulário específico e enviados ao e-mail epe@segov.ms.gov.br até o dia 16 de maio de 2022, devidamente identificados e fundamentados.

Neste período foram recebidos 29 questionamentos e contribuições dos interessados.

A sessão da Audiência Pública Virtual foi realizada em 18 de maio de 2022, das 15 às 16h30 (Horário de Brasília) horas, no sítio eletrônico da TvB3 <https://www.tvb3.com.br/home>.

Participaram da Audiência Pública Virtual, mediada pela Sra. Mônica Lana, da B3, as seguintes autoridades:

- Sra. Eliane Detoni, Secretária Especial do Escritório de Parcerias Estratégicas;
- Sr. Renato Marcílio da Silva; Secretário de Estado de Infraestrutura.

Após os cumprimentos iniciais, a Diretora Técnica-Operacional, Sra. Juliana Pegolo, iniciou a exposição técnica do Projeto de Concessão, destacando os principais aspectos da modelagem técnica e do Programa de Exploração Rodoviária – PER. A modelagem econômico-financeira, foi apresentada pelo Diretor Econômico-Financeiro, Sr. Rédel Furtado Néres, e concluindo a exposição, o Procurador do Estado, Dr. Carlo Fabrizio Campanile Braga apresentou a modelagem jurídica.

Durante a sessão, foi oportunizada aos interessados a apresentação de contribuições e questionamentos no *chat* disponibilizado na plataforma, os quais foram lidos e respondidos no decorrer da sessão. Todos os questionamentos recebidos previamente e durante a sessão da Audiência Pública nº. 01/2022 foram analisados e respondidos pela equipe técnica do Escritório de Parcerias Estratégicas – EPE, sendo seu conteúdo apresentado no Anexo I deste Relatório.

Ademais, em complemento aos questionamentos recepcionados no âmbito da Audiência Pública referenciada, e objetivando aclarar eventuais dúvidas dos potenciais interessados, destaca-se a seguir, as Premissas de Engenharia para a estruturação e consolidação dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica, Ambiental – EVTEA do Projeto.

Premissas de Engenharia para a estruturação e consolidação dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica, Ambiental – EVTEA do Projeto.

Para o presente estudo, foi desenvolvida uma análise detalhada do pavimento existente para que as soluções para as fases de Trabalhos Iniciais, Recuperação e Manutenção Periódica fossem coordenadas.

Para avaliar e estimar o comportamento funcional do pavimento existente ao longo de todo o período de concessão, foram realizadas análises empregando-se o software HDM-4, uma ferramenta com abordagem mecanicista-empírica, desenvolvida pelo Banco Mundial, que permite a previsão da evolução de parâmetros de desempenho dos pavimentos (tais como a irregularidade longitudinal, o trincamento, o afundamento em trilha de roda), cujos dados de entrada são o tráfego (distribuído por categoria), a taxa de crescimento anual, os dados dos levantamentos de campo (irregularidade longitudinal, trincamento, afundamento na trilha de roda e deflexão), os parâmetros de desempenho preconizados no Programa de Exploração da Rodovia - PER e seus respectivos limites e soluções possíveis para a adequação do pavimento existente e dados da estrutura do pavimento existente. As saídas do programa são cronogramas de intervenção ano a ano, tabela com a condição do pavimento ano a ano, gráficos com a evolução da irregularidade longitudinal, trincamento, painelas, desgaste, afundamento na trilha de roda, entre outros.

Sendo assim, a partir de análises com o programa computacional HDM-4, considerando-se os dados dos levantamentos de campo apresentados no Tomo I – Cadastro Geral do Sistema Rodoviário, bem como do tráfego atuante definido a partir das contagens volumétricas e classificatórias apresentadas no Produto 01 – Estudos de Tráfego e os limites estabelecidos pelos parâmetros de desempenho apresentados no PER, foram definidas as soluções de pavimentação para cada uma das fases do programa de concessão (ano 1 ao ano 30).

Destaca-se ainda que para fase de recuperação, onde além da adequação dos parâmetros funcionais, se faz necessária a adequação estrutural dos pavimentos existentes (conforme o PER, a deflexão admissível deverá ser menor ou igual a deflexão admissível definida a partir do procedimento DNIT-PRO-11/79) realizou-se o dimensionamento ano a ano por este procedimento para avaliar a necessidade de reforço estrutural nos segmentos homogêneos.

Complementarmente, também se dimensionou o reforço estrutural para os segmentos homogêneos conforme o procedimento DNIT-PRO-269/94, o qual contempla, além de soluções de reforço, soluções de fresagem e recomposição. Visando otimizar o ano de execução do serviço de recuperação estrutural, caso as análises com o programa HDM-4 indicasse a necessidade de execução de serviços para a adequação dos parâmetros funcionais, considerou-se nestes segmentos a solução que atendesse tanto a recuperação estrutural quanto a recuperação funcional e nos segmentos onde não houve a necessidade de intervenção para correção funcional mas o segmento demandou adequação estrutural, o serviço foi indicado entre os anos 2 e 5 conforme análise de todo o cronograma de intervenções, visando evitar uma concentração de intervenções apenas no ano 5 (ano limite para adequação da deflexão admissível conforme o PER).

Para a fase de manutenção, as análises seguiram a mesma metodologia de avaliação combinada com as fases anteriores.

Sendo assim, a definição do cronograma de intervenções do pavimento existente, contemplou a análise conjunta de todas as fases do programa de concessão para os segmentos homogêneos considerados, onde a definição da adequação estrutural se baseou no procedimento DNIT-PRO-11/79 e a adequação funcional nos resultados das análises com o programa HDM-4 para que os parâmetros de desempenho fossem atendidos conforme preconizado no PER.

A área de pista considerada nos estudos e refletida no PER apresenta largura de 3,5 metros. As intervenções previstas na modelagem adotada nos estudos, apresentados no âmbito da Consulta Pública, para as fases de Trabalhos Iniciais, Recuperação e Manutenção, aplicam-se, aos segmentos que demandam intervenção, não à totalidade da área das rodovias do estudo, considerando a análise conjunta das intervenções e respectivas fases subsequentes.

Desta forma, para os trabalhos iniciais, foram aplicadas intervenções em aproximadamente 46% da área total de pista, para a fase de recuperação cerca de 50% da área total de pista e para a fase de manutenção as intervenções foram aplicadas entre 60% e 80% da área total de pista por ciclo de intervenção. Referida metodologia é atualmente utilizada nos mais recentes projetos de concessões de rodovias federais e estaduais, citando-se como exemplo: os estudos do Rio Grande do Sul (Blocos 1, 2 e 3) coordenados pelo BNDES, os estudos das rodovias do Paraná (6 lotes e aproximadamente 4 mil quilômetros) coordenados pelo IFC e a EPL, bem como para os estudos da BR-040, elaborados para a ANTT e coordenados pelo IFC e EPL.

O orçamento dos investimentos tomou por base o Sistema de custos referencias de obras – SICRO, divulgado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), observando as melhores práticas adotadas na modelagem de projetos de concessões de rodovias federais e estaduais.

Isto posto, passa-se a seguir aos questionamentos recepcionados no âmbito da referida Audiência Pública, analisados e respondidos pela equipe técnica do Escritório de Parcerias Estratégicas – EPE, conforme Anexo I deste Relatório.

ANEXO I
QUESTIONAMENTOS E CONTRIBUIÇÕES
AUDIÊNCIA PÚBLICA N. 01/2022

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 01:** Construção e Operação da PP6 (km 14+000 da BR-436)

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

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

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

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

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

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

Contudo, quando da Consulta Pública n. 001/2021, referido questionamento n. 66 foi rejeitado sob o fundamento de que *“a construção das seis praças de pedágio está prevista no modelo econômico-financeiro do projeto, para o primeiro ano da concessão. O início da cobrança do pedágio está prevista para o 13º mês da concessão, e conforme disposto no PER, caberá à concessionária executar todas as obrigações necessárias ao início da cobrança da tarifa”*.

Haja vista que a PP6 somente poderá ser construída após a construção do novo Posto da SEFAZ, que por sua vez depende de apresentação do projeto e aprovação pela SEFAZ, aprovação da construção por tal órgão e posterior mudança, pode não ser possível sua realização em doze meses.

Por tal motivo entendemos plausível seja possível a emissão do Termo de Vistoria e Portaria respectiva pela AGEMS, iniciando-se a cobrança das tarifas de pedágio nas PP1/PP2/PP3/PP4/PP5. E, a construção da PP6 e sua operação e cobrança da tarifa de pedágio desvinculada das demais Praças, podendo ser iniciada posteriormente.

Assim, contribuímos para que seja permitida a desvinculação da construção e operação da PP6 das demais praças de pedágio. Contribuímos, também, que essa situação seja refletida na Modelagem Econômico-financeira.

Resposta: Agradecemos a contribuição e esclarecemos que, o referido item foi revisado na minuta de Contrato e no PER, passando estes a dispor, nos termos da cláusula 16.1.1 e seguintes, que as praças de pedágio PP1 a PP5 deverão ser implantadas no prazo máximo de 12 (doze) meses, podendo, após o cumprimento dos requisitos contratuais, ser iniciada a cobrança da tarifa de pedágio, enquanto a PP6 poderá ser implanta em até 18 (dezoito) meses, observado o que dispõe o PER. Em relação ao Modelo Econômico-financeiro, entendemos que tal flexibilização para o concessionário não impacta no modelo, razão pela qual será mantido nos termos originários.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 02:** Responsabilidade sobre a Ponte Rodoferroviária

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

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

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

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

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

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

Como é sabido, a Ponte Rodoferroviária Rollelberg-Vuolo, também conhecida como Ponte Rodoferroviária Sobre o Rio Paraná, possui (i) quatro faixas de rolamento para veículos rodoviários na parte superior, duas em cada sentido, ligando as rodovias Euclides da Cunha (SP-320) e BR-436 (As faixas rolantes da pista superior são divididas no centro da ponte pelas rodovias SP-320 e BR-436); e (ii) na parte inferior possui uma via ferroviária (https://pt.wikipedia.org/wiki/Ponte_Rodoferrovi%C3%A1ria_Rollelberg-Vuolo).

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

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

Por ocasião da Consulta Pública o assunto foi tratado no Questionamento n. 44, com a seguinte manifestação: *O entendimento está correto, a inspeção, monitoramento, manutenção e conservação da superestrutura é de responsabilidade da futura Concessionária. Quanto a infraestrutura e a mesoestrutura cabe à futura concessionária apenas a inspeção e monitoramento. Caso seja verificada alguma intercorrência nas inspeções, a AGEMS deverá ser comunicada imediatamente para providenciar as devidas intervenções.*

Contudo, ante a previsão do Item 3.1.3 do PER estamos entendendo que será de responsabilidade da Concessionária somente a parte superior do tabuleiro referente ao aspecto funcional da OAE no trecho rodoviário (Laje, pavimento e juntas), ou seja, estruturas em concreto.

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

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

Resposta: Agradecemos a contribuição e esclarecemos que o entendimento está correto, *“a inspeção, monitoramento, manutenção e conservação da superestrutura é de responsabilidade da futura Concessionária. Quanto a infraestrutura e a mesoestrutura cabe à futura concessionária apenas a inspeção e monitoramento. Caso seja verificada alguma intercorrência nas inspeções, a AGEMS deverá ser comunicada imediatamente para providenciar as devidas intervenções”*. Aproveitamos ainda para esclarecer que os contratos são independentes, tendo cada qual suas responsabilidades, bem como suas metas de manutenção e operação.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 03:** Quantidade mínima de Torres Repetidoras

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

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

Sistema de Radiocomunicação		
Torres Repetidoras	ej	12

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

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

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

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

Por ocasião da Consulta Pública o assunto foi tratado no Questionamento n. 47 e manifestado que “a contribuição será avaliada e, se for o caso, serão realizados ajustes no PER”.

Considerando a importância e impacto no projeto, questionamos se houve avaliação e possibilidade de ser acatada a sugestão de excluir a determinação de quantidade mínima de 12 Torres Repetidoras. Mantendo somente o parâmetro que prevê que sua implantação e localização deverão garantir a cobertura total das Rodovias.

Resposta: Agradecemos a contribuição, esclarecemos que o item 3.4.7.1 e eventuais pontos atrelados serão adequados.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 04:** Km final da Rodovia MS-112

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

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

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

MS-112

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



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



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



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

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



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

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



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

Ante tais apontamentos, questionamos sobre o real fim do trecho da MS-112 e por ocasião da Consulta Pública referido assunto foi tratado através do Questionamento nº 16 e foi rejeitado sob o fundamento de que *“Para definição do trecho final da concessão o entendimento não está correto. Informamos que o trecho final, até o 5º ano, incorpora o segmento existente no perímetro urbano. Com a construção do Anel Viário de Cassilândia (obrigação do Projeto) o trecho final será a partir de seu entroncamento com a BR-158, conforme croquis apresentados”*.

Contudo, da análise do SRE disponível no site da AGESUL, o trecho urbano que seria parte da Rodovia MS-112 possui apenas 0,4km de extensão e tal documento não possui croqui para confirmação da informação. E da visita em loco, o trecho apontado é em muito superior a 0,4km, razão pela qual solicitamos nova análise a respeito do fim da Rodovia MS-112, para que seja considerado o fim conforme foto supra.

Resposta: Agradecemos a contribuição, esclarecemos que o Projeto foi revisado e o trecho fim da concessão, será o código 112EMS1890 (SRE/2022) e o código 112EMS2005 será excluído. Após a construção do Anel Viário de Cassilândia este sistema sofrerá alterações conforme indicado no item 2 do PER e seu Anexo 8.3.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 05:** Km inicial e final da BR-158

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

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

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

BR-158

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

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

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

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



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

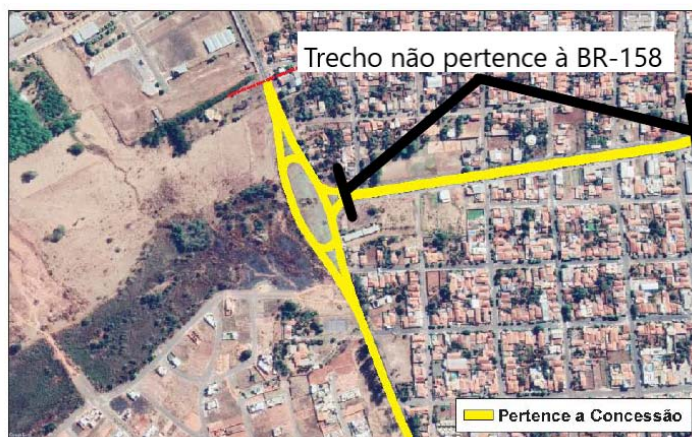


Ou seja, o primeiro trecho homogêneo, e que tem a extensão de 1,1 quilômetros, na verdade se refere a ruas do município de Cassilândia:

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

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





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

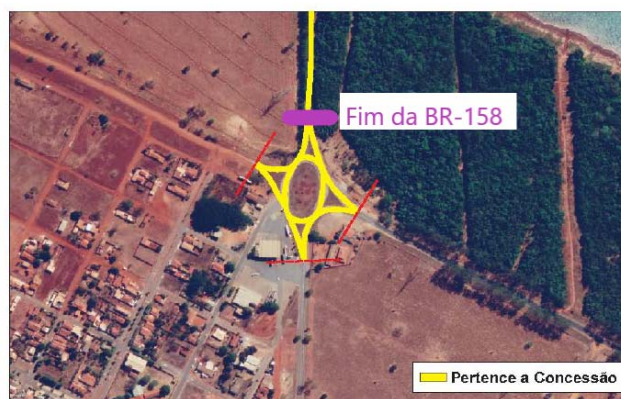
No que se refere ao quilômetro final da BR-158, a foto de fls. 136 do PER demonstra que está contido no trecho o trevo de intersecção com a Rodovia MS-444.

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

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



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



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

Por ocasião da Consulta Pública esse assunto foi objeto do Questionamento nº 17, contudo rejeitado sob o fundamento de que “Agradecemos a contribuição. O objetivo de refletir no PER o Sistema Rodoviário Estadual – SER, o Sistema Nacional de Viação – SNV e os croquis de limites da Concessão, é sanar as incongruências e contemplar todo o trecho previsto para o Projeto.

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

Contudo, da análise do SNV disponível no site do Governo Federal, não localizado croqui para confirmação da localização, ademais, apenas há ressalva para trecho urbano o segundo segmento, razão pela qual solicitamos reanálise do tema.

➤ **Resposta:** Agradecemos a contribuição, esclarecemos que o Projeto foi revisado e o trecho inicial da concessão, será o código 158BMS0431 (SNV/2022) e o código 158BMS0430 será excluído. Após a construção do Anel Viário de Cassilândia este sistema sofrerá alterações conforme indicado no item 2 do PER e seu Anexo 8.3. Quanto ao trecho fim da concessão, independentemente do marco quilométrico existente, o dispositivo de entroncamento será incluído.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 06:** Localização das SAUs e Tempo de Atendimento

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

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

SAU 02 - Km 110+000; SAU 03 - Km 184+500) e BR-158 (SAU 04 – Km 24+100; SAU 05 – Km 99+100; SAU 06 – Km 174+300)

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

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

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

Por ocasião da Consulta Pública referido assunto foi objeto do Questionamento n. 18, ocasião em que esclarecido que *“as localizações das SAUs são referenciais, razão pela qual poderão sofrer alterações quando da elaboração do futuro projeto executivo a critério da Concessionária, desde que tal alteração seja previamente aprovada pela AGEMS. Quanto a quantidade informamos que está dimensionada visando o adequado atendimento dos usuários.”*

Contudo, entendemos que não é possível limitar a alteração das localizações a prévia anuência da AGEMS, haja vista que justamente para verificar o melhor modo de cumprimento do tempo de atendimento, primeiramente são instaladas as SAUs provisórias e posteriormente as definitivas. Cabe à Concessionária, quando da operação da Rodovia, verificar o local que melhor atende ao cumprimento dos termos de atendimento previstos no PER.

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

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

Resposta: Agradecemos a contribuição e esclarecemos que, a localização dos SAUs é indicativa no escopo dos estudos de viabilidade, devendo a sua localização ser aderente ao projeto executivo da concessionária, desde que aprovado pela AGEMS. Quanto a quantidade, ratifica-se o informado quando da Consulta Pública, especialmente, no que tange o Questionamento/Contribuição 18, quando informado que a quantidade de SAUs está dimensionada visando o adequado atendimento aos usuários, razão pela qual sua quantidade não poderá ser alterada.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 07:** 1. Subcláusula 19.1.6 do Contrato de Concessão - Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Insumo

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

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

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

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

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

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

Quando da consulta pública esse assunto foi tratado no Questionamento nº 19, ocasião em que manifestado que *“O Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Insumo previsto na Concessão da Rodovia Federal BR-381-262/ES-MG foi motivado no fato de que os Estudos de Viabilidade da Concessão foram elaborados no período anterior à pandemia de COVID-19, razão pela qual haveria incerteza em relação aos custos de insumo precificados no período anterior a pandemia. No caso da presente concessão, os Estudos de Viabilidade e a precificação dos insumos já contemplam os efeitos da pandemia, razão pela qual a alocação de risco de variação de tais insumos pode ser melhor absorvida pela Concessionária”*.

Contudo, requeremos a reapreciação do assunto, haja vista que a inclusão do mecanismo de compartilhamento de insumos não está sendo inserido nos contratos para compensação dos reflexos do Covid-19, mas sim é cada vez mais frequente nos projetos federais ante a necessidade de revisão do compartilhamento dos riscos ante os constantes aumentos do preço do CAP, com alto impacto no CAPEX.

A inclusão desse mecanismo não é consequência do Covid-19, mas uma estratégia da ANTT para atratividade de players além de permitir a maior aderência dos custos à realidade do mercado, pois a tabela SICRO não reflete integralmente os custos exatos.

Assim, contribuimos para que seja inserido na Subcláusula 19.1.6 a previsão da incidência do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Insumo caso o reajuste dos

Insumos (CAP) seja superior à Inflação.

Resposta: Agradecemos a contribuição e informamos que os valores relacionados ao projeto foram reajustados, considerando os últimos índices de reajustamento – DNIT disponíveis, bem como houve a revisão do item 16.1.3 (Reajustes da Tarifa de Pedágio) na Minuta de contrato quanto ao índice de reajuste a ser aplicado durante o período de obras.

QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 08: Doação BR-158 e BR-436 do DNIT ao Estado de Mato Grosso do Sul

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

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

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

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

Resposta: Agradecemos a contribuição e esclarecemos que seguem em trâmite as tratativas junto ao Ministério da Infraestrutura para a delegação das Rodovias BR-158 e BR-436 da União ao Estado de Mato Grosso do Sul.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 09:** Número de Câmeras CFTV - Item 8.1. – Anexo A – Obras e Melhorias e de Ampliação da Capacidade Obrigatórias do PER;

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

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

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

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

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

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

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

Quando da Consulta Pública esse assunto foi tratado no Questionamento n. 27 para o qual foi esclarecido que *“A contribuição será avaliada e, se for o caso, serão realizados ajustes no PER”*.

Considerando a importância e impacto no projeto, questionamos se houve avaliação e possibilidade de ser acatada a sugestão de excluir a quantidade mínima de Câmeras do Sistema de CFTV das Rodovia previstas no Item 8.1. (Anexo A do PER) e no Item 3.4.4.7 do PER seja previsto que o Projeto deverá contemplar a implantação de tantas câmeras quantas necessárias para a cobertura de 100% do Sistema Rodoviário objeto da Concessão.

Resposta: Agradecemos a contribuição e esclarecemos que, a quantidade de câmeras do sistema de CFTV é meramente indicativa no escopo dos estudos de viabilidade. Contudo, a quantidade de câmeras deve ser aderente ao projeto da Concessionária e devidamente aprovado pela AGEMS, conforme descrito no item 3.4.4.7 do PER e eventuais pontos atrelados serão adequados.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 10:** TCP e Tarifa Quilométrica

O Contrato de Concessão, na Subcláusula 16.1.3.3, preceitua que a tarifa de pedágio é calculada através de fórmula composta por TCP, Tarifa Quilométrica e IRT.

Da análise da documentação disponível em Consulta Pública, não localizados valores de TCP e Tarifa Quilométrica.

Por ocasião da consulta pública, na resposta do Questionamento n. 87 foi informado que *“Não foi considerado a divisão de TCPs por praça, uma vez que se adotou como critério de precificação um valor único de tarifa por praça. Para a PP6, tendo em vista sua proximidade do perímetro urbano do município de Aparecida do Taboado, bem como a alta frequência de viagens de residentes deste município para o Estado de São Paulo, optou-se por uma diferenciação de tarifa específica para essa praça. O ajuste de tarifa será realizado em todas as praças, em caso da necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro da concessão.”*

Ou seja, não foi considerada divisão de TCP e uma vez que é item essencial ao cálculo da tarifa de pedágio, é possível concluir que não será possível proceder com a atualização da tarifa de pedágio através da fórmula descrita na Subcláusula 16.1.3.3.

Ademais, inexistente mensuração de Tarifa Quilométrica, que se trata de segundo composto da fórmula sem definição.

E, ainda, nos termos da Subcláusula 16.1.4.1 a tarifa básica de pedágio é anualmente revista através da revisão ordinária para posterior aplicação do reajuste e ante a ausência de precificação da Tarifa Quilométrica, solicita-se esclarecimentos de como será calculado os impactos da revisão ordinária na tarifa básica de pedágio, sob pena de acarretar o desequilíbrio irreversível do contrato.

Assim, solicitamos esclarecimentos de como será aplicada a fórmula da Tarifa de Pedágio prevista na Subcláusula 16.1.3.3 ante a inexistência de TCP e Tarifa Quilométrica, e, também, como serão mensurados os impactos econômicos das revisões (ordinárias, extraordinárias e quinquenais), ante a inexistência de Tarifa Quilométrica.

Resposta: Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que, considerando as contribuições encaminhadas no âmbito da Consulta Pública, referido item já foi alterado.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 11:** Boa tarde. Gostaria de saber se o Estado solicitou a União a delegação dos trechos federais?

Resposta: Agradecemos a contribuição, esclarecemos que seguem em trâmite as tratativas junto ao Ministério da Infraestrutura para a delegação das Rodovias BR-158 e BR-436 da União ao Estado de Mato Grosso do Sul.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 12:** Será possível iniciar a cobrança de pedágio, caso os trabalhos iniciais sejam concluídos antes das datas previstas no PER?

Resposta: Agradecemos a contribuição e esclarecemos que, desde que atendidas todas as exigências do PER para Trabalhos Iniciais essa cobrança de pedágio, sim, poderá ser feita antes dos 12 meses.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 13:** A respeito da verba da polícia rodoviária, estamos entendendo que o valor mensal é de R\$ 120mil e será pago de modo igualitário para as polícias, ou seja, R\$ 60 mil para a PRF e R\$ 60 mil para a PMRv, está correto nosso entendimento?

Resposta: Agradecemos a contribuição e esclarecemos que, está correto o entendimento. O regramento será refletido no Contrato.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 14:** Sugerimos que seja inserido na Subcláusula 19.1.6 a previsão da incidência do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Insumo caso o reajuste dos Insumos (CAP) seja superior à Inflação. Referido

mecanismo foi recentemente aprovado pelo TCU e utilizado na concessão da rodovia federal Rio-Valadares.

Resposta: Agradecemos a contribuição. Respondido no questionamento/contribuição 07.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 15:** Publicado o Edital de Licitação, questionamos se já definido o prazo para realização da Sessão Pública de Concorrência?

Resposta: Agradecemos a contribuição e esclarecemos que o prazo estimado para a elaboração das propostas comerciais será de aproximadamente 60 dias.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 16:** Questionamos se o arquivo da apresentação da Dra. Juliana estará disponível no site da EPE?

Resposta: Agradecemos a contribuição. O arquivo da apresentação está disponível no site do EPE (<https://www.epe.segov.ms.gov.br/consulta-e-audiencia-publica-02-2021-concessao-rodovia-ms-112/>) na íntegra com todas as modelagens.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 17:** Questionamos se os arquivos das modelagens apresentadas serão disponibilizados no site da EPE?

Resposta: Agradecemos a contribuição. O arquivo da apresentação e o modelo econômico-financeiro estão disponíveis no site do EPE (<https://www.epe.segov.ms.gov.br/consulta-e-audiencia-publica-02-2021-concessao-rodovia-ms-112/>) na íntegra com todas as modelagens. Os demais documentos da modelagem serão disponibilizados quando for publicado o aviso de licitação.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 18:** Gostaríamos de saber se já existe algum material mais atualizado pois durante os estudos notamos que existem algumas informações divergentes entre o PER e os materiais de apoio, e agora também com a apresentação.

Resposta: Agradecemos a contribuição. Respondido no questionamento/contribuição 17.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 19:** Notamos também que não existem obras previstas de construção de Pontos de Paradas de Descanso, que tem sido muito comum nas concessões com grande circulação de caminhões, como a BR-158, está correto?

Resposta: Agradecemos a contribuição. O entendimento está correto. Esclarecemos que o PER traz a obrigação de apresentação, no primeiro ano, de estudos para identificação da necessidade de pontos de paradas de descanso, conforme item 3.4.5.6, caso seja demonstrada a necessidade de execução de pontos a responsabilidade por essa obra é do poder concedente.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 20:** O governo Estadual já solicitou, ou tem alguma previsão de solicitar a delegação dos trechos federais da BR-158 e BR-436? Se não, qual a previsão?

Resposta: Agradecemos a contribuição. Respondido no questionamento/contribuição 11.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 21:** A respeito da publicação do Edital de Licitação, questionamos qual a expectativa de data de publicação.

Resposta: Agradecemos a contribuição e esclarecemos que a expectativa é que se publique ainda no mês de julho.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 22:** Qual será o mecanismo contratual de proteção da futura concessionária em caso de variação extraordinária de insumos, especialmente aqueles relacionados ao valor do Cimento Asfáltico de Petróleo (CAP)?

Resposta: Agradecemos a contribuição. Respondido no questionamento/contribuição 07. Falar da atualização de preços

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 23:** Poderiam, por gentileza, esclarecer qual o cronograma esperado para a concessão considerando (i) publicação do edital e (ii) data estimada para recebimento dos envelopes.

Resposta: Agradecemos a contribuição. Respondido no questionamento/contribuição 15 e 21.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 24:** Os valores das desapropriações são limitados a um valor fixo?

Resposta: Agradecemos a contribuição e esclarecemos que sim, o valor das desapropriações é limitado a um valor fixo, sendo refletido em contrato e é resultante dos levantamentos elaborados no momento dos estudos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 25:** Na exposição das verbas não constou valor mensal para Verificador Independente. Considerando que na apresentação, em momento posterior, consta sua contratação, questionamos qual o valor da verba devida ao Verificador Independente?

Resposta: Agradecemos a contribuição e esclarecemos que o valor referencial está previsto na modelagem econômico-financeira e a contratação e negociação está sob responsabilidade da SPE.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 26:** Ainda sobre o Verificador Independente, o valor a ser pago pela Concessionária, solicitamos esclarecimento se foi previsto na modelagem econômico-financeira.

Resposta: Agradecemos a contribuição. Respondido no questionamento/contribuição 25.