

## RELATÓRIO DE CONSULTA E AUDIÊNCIA PÚBLICA N. 01/2024

O Projeto de Concessão destinado à operação, manutenção, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade do Sistema Rodoviário, composto pelos trechos das Rodovias MS-040, MS-338 e MS-395 e trechos das BR-262 e BR-267 foi submetido à Consulta Pública, em atenção ao disposto art. 15, inciso I, da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, por meio da publicação do Aviso de abertura de Consulta Pública no Diário Oficial do Estado - DOE nº 11.578 de 07 de agosto de 2024, página 98, com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições para o aprimoramento do Projeto de Concessão.

Foram disponibilizados no sítio eletrônico do EPE, [www.epe.segov.ms.gov.br](http://www.epe.segov.ms.gov.br), a seguinte documentação:

- Minuta de Edital e Anexos
- Minuta de Contrato
  - Minuta de Anexos do Contrato
  - Anexo 2 - Programa de Exploração da Rodovia - PER
  - Resumo Executivo
- Estudos de Viabilidade
  - Modelagem Técnica
    - Produto 1 - Estudo de Tráfego
    - Produto 2 - Estudos Engenharia
    - Tomo I – Cadastro Geral do Sistema Rodoviário
    - Tomo II – Fases de Trabalhos Iniciais
    - Tomo III - Programa de Recuperação
    - Tomo IV - Programa de Manutenção Periódica e Conservação
    - Tomo V - Programa de Investimentos
      - Anexo I – Melhorias e Ampliações de Capacidade
    - Tomo VI - Programa Operacional
  - Modelagem Econômica
  - Modelagem Operacional
- Planilhas
  - Modelo Econômico-Financeiro
  - CAPEX
  - OPEX
  - Cotações

O período de Consulta Pública foi de 07 de agosto de 2024 a 06 de setembro de 2024, sendo oportunizada a participação da sociedade por meio do envio de manifestações por escrito, conforme formulário disponibilizado no sítio eletrônico do EPE.

O Aviso de Audiência Pública Virtual foi publicado no Diário Oficial do Estado – DOE, nº 11.585 de 15 de agosto de 2024, página 23, e a sessão pública foi realizada em 30 de agosto de 2024, às 15 horas (Horário de Brasília), no sítio eletrônico da TvB3 <https://www.tvb3.com.br/home>.

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

- Sra. Eliane Detoni, Secretária Especial do Escritório de Parcerias Estratégicas;
- Sr. Guilherme Alcântara, Secretário de Estado de Infraestrutura e Logística;
- Sr. Rodrigo Perez Ramos, Secretário de Estado de Governo e Gestão Estratégica.

Após os cumprimentos iniciais, o Sr. Saulo Horta, consultor, iniciou a exposição técnica do projeto, destacando os principais aspectos da modelagem técnica e operacional do Projeto. Na sequência, o Sr. Rédel Furtado Néres, Diretor Econômico-Financeiro, apresentou as principais informações e metodologias do modelo econômico-financeiro, e concluindo a apresentação, o Dr. Carlo Fabrizio Campanile Braga, Procurador do Estado, apresentou os principais pontos da modelagem jurídica do Projeto.

Durante a sessão, foi oportunizada aos interessados a apresentação de contribuições e questionamentos no chat disponibilizado na plataforma da sessão pública, os quais foram lidos e respondidos durante a audiência.

No período de Consulta e Audiência Pública, foram recebidas 167 (cento e sessenta e sete) manifestações, sendo:

- 24 (vinte e quatro) questionamentos escritos durante a sessão da Audiência Pública Virtual;
- 143 (cento e quarenta e cinco) contribuições para aprimoramento do projeto durante o período de Consulta Pública.

Todas as contribuições recebidas no âmbito da Consulta Pública n. 01/2024 e Audiência Pública n. 01/2024 foram analisadas e respondidas pela equipe técnica do Governo do Estado, sendo seu conteúdo apresentado no Anexo I deste Relatório.

**ANEXO I**  
**QUESTIONAMENTOS E CONTRIBUIÇÕES**

**I. AUDIÊNCIA PÚBLICA**

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 01:** Sobre a BR-262: Há previsão de realização de audiência pública presencial e aberta à população nos Municípios de Três Lagoas, Água Clara e Ribas do Rio Pardo, já levando em consideração a nova fábrica de celulosa que será implantado no Município de Água Clara – BRACELL?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. A audiência pública foi realizada de forma online pela TV B3 no dia 30/08/24.

Sobre a BR-267:

1. Há previsão de construção de trevo de acesso ao Bairro de Reta A-1, no Distrito de Nova Porto XV, no Município de Bataguassu?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Na BR-267, é importante destacar que todos os assentamentos e comunidades receberão tratamento adequado de acesso pelas rodovias do projeto.

2. Há previsão de iluminação da travessia urbana da BR-267 no Distrito de Nova Porto XV e Bairro Reta A-1, lembrando que a travessia já existe e já é duplicada?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. A respeito da BR-267 destaca-se que serão contemplados sistemas elétricos e de iluminação em todas as travessias urbanas, dispositivos de interseção próximos aos trechos urbanos e locais de travessia de pedestres.

3. No KM-30 (Bataguassu), há previsão de construção de viaduto ligando a cidade baixa (centro) e a cidade alta?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. No município de Bataguassu foi previsto a construção de um contorno rodoviário, durante a construção o trecho urbano ficará sob responsabilidade da Concessionária.

4. No KM-30 (Bataguassu), há previsão de realização de drenagem na rodovia para evitar os frequentes alagamentos que ocorrem?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. No município de Bataguassu foi previsto a construção de um contorno rodoviário, durante a construção o trecho urbano ficará sob responsabilidade da Concessionária.

5. No KM-46 (Bataguassu), há previsão de construção de trevo de acesso ao Assentamento Montana?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Na BR-267, esclarecemos que todos os assentamentos e comunidades receberão tratamento adequado de acesso pelas rodovias do projeto.

6. No KM-62 (Anaurilândia), há previsão de construção de trevo de acesso ao Assentamento Aruanda?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Na BR-267, esclarecemos que todos os assentamentos e comunidades receberão tratamento adequado de acesso pelas rodovias do projeto.

7. No KM-93 (Bataguassu), há previsão de construção de trevo de acesso ao Assentamento Aldeia I e Aldeia II?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Na BR-267, esclarecemos que todos os assentamentos e comunidades receberão tratamento adequado de acesso pelas rodovias do projeto.

8. No KM-102 (Bataguassu), há previsão de construção de trevo de acesso ao Assentamento Santa Clara?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Na BR-267, esclarecemos que todos os assentamentos e comunidades receberão tratamento adequado de acesso pelas rodovias do projeto.

9. Em Bataguassu, há previsão de construção de acostamento no anel rodoviário que liga a Rodovia BR-267 às Rodovias MS-395 e MS-267?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Todas as rodovias contempladas no projeto estão previstas para a implementação integral de acostamentos, inclusive do referido anel.

10. Existe projeto ou programa de venha promover a isenção do pagamento de tarifa de pedágio a quem mora no Distrito de Nova Porto XV e comprovadamente trabalha no Município de Bataguassu, já que, como se sabe, terá praça de pedágio neste trecho?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. O projeto prevê o benefício de desconto de 5% para quem utiliza o sistema de pagamento automático (AVI) além deste está previsto o Desconto por Usuário Frequente.

11. Considerando a existência de um projeto de anel rodoviário elaborado pela Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos (AGESUL) que liga a Rodovia MS-395 a Rodovia MS-267 (ao lado direito de quem segue pela ponte sobre o Rio Pardo a Bataguassu), sugere-se, então, QUE SEJA MANTIDO O PROJETO DE ANEL RODOVIÁRIO DA AGESUL, tendo vista o custo que é consideravelmente menor (de aproximadamente R\$ 36 milhões) e a facilidade na execução.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. O projeto do contorno foi elaborado buscando otimizar o fluxo de veículos pesados provenientes da BR-267 e MS-395, mantendo a circulação destes veículos fora do perímetro urbano de Bataguassu e garantindo a segurança viária para os usuários.

12. Há previsão de recapeamento da Rodovia MS-040 antes do início dos investimentos contidos no cronograma, ao passo que existem trechos praticamente intransitáveis.

**Resposta:** Agradecemos à contribuição. O Programa de Exploração de Rodovias traz o detalhamento de todas as obrigações e parâmetros de desempenho relacionadas ao pavimento de todo o Sistema Rodoviário. Caberá a Concessionária executar todas as obras e intervenções necessárias ao atendimento dos parâmetros de desempenho relacionados ao pavimento em todo Sistema Rodoviário, incluindo na MS-040.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 02:** Gostaria de saber informações a respeito especificamente onde serão instaladas as praças de pedágio na rodovia br. 267. Este questionamento se faz necessário, vez os bairros São Sebastião da reta A-1 e Nova Porto XV de novembro estão às margens da referida rodovia e que fazem parte do município de Bataguassu, separados aproximadamente 15 quilômetros de distância. A instalação de uma praça de pedágio entre os referidos bairros e a cidade de Bataguassu, causaria grandes prejuízos financeiros aos moradores daqueles bairros, visto que as instalações públicas de saúde, educação, segurança, etc, estão localizados na sede da comarca.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que a localização dos pórticos de pedágio eletrônico consta no item 3.4.6 do anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) e poderão ser deslocados em até 5 km.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 03:** De modo a contribuir com o Projeto de Concessão de trechos das Rodovias MS-040, MS-338 e MS-395 e trechos das Rodovias Federais BR-262 e BR-267, sirvo-me do presente para informar que em rodovias já concessionadas não existe uma previsão, no contrato de concessão, acerca da destinação ambientalmente adequada de veículos sinistrados, os quais estão sendo encaminhados e abandonados às margens das rodovias próximas aos postos da polícia rodoviária estadual, uma vez que não há atribuição e competência definida para as concessionárias promoverem a retirada desses veículos e a correta destinação, dessa forma, sugere-se que passe a constar dentro do contrato de concessão e antes disso, dentro do Programa de Exploração da Rodovia – PER, essa atribuição estabelecida à concessionária vencedora, como operadora da via, para que a responsabilidade sobre o recolhimento e destinação ambientalmente adequada de veículos sinistrados seja de sua competência exclusiva, devendo a mesma providenciar estudos, propostas e meios para execução dessa atividade, utilizando-se de uma metodologia que cause o menor impacto ambiental e suficiente para sanar o problema.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Já está previsto no contrato que cabe à Concessionária manter as faixas de domínio limpas e sem passivos ambientais, nas rodovias terão postos das polícias rodoviárias estadual e federal, onde também tem a previsão de execução de espaço cercado para guarda destes veículos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 04:** De modo a contribuir com o Projeto de Concessão de trechos das Rodovias MS-040, MS-338 e MS-395 e trechos das Rodovias Federais BR-262 e BR-267, sirvo-me do presente para informar que no âmbito da Rodovia MS-

040 encontra-se em andamento a Ação Civil Pública n. 0900340-76.2018.8.12.0001 (Processo Judicial n. 08.2018.00108910-8), ajuizada em razão do descumprimento, pelo empreendedor e pelas empresas por ele contratadas, da condicionante n. 15 da licença ambiental prévia n. 102/2013, relativa às obras de pavimentação asfáltica da Rodovia Estadual MS 040, particularmente no que tocava à ausência de medidas mitigadoras de riscos de acidentes automobilísticos envolvendo animais silvestres, com risco à vida e saúde dos usuários da pista e da própria biodiversidade, sendo levantado também a ausência de normas que estipulam métodos de amostragem dos animais e da implantação prévia de medidas mitigatórias, antes da liberação da rodovia para o tráfego, dentro do processo de licenciamento.

O valor da ação é de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais) e os pedidos postulados foram, em síntese, os seguintes:

a) obrigação de fazer, consistente em implantar todas as medidas previstas em Plano de Mitigação do IPE na rodovia MS 040, sem prejuízo de outras medidas consideradas úteis na avaliação do órgão ambiental licenciador, com cronograma de execução, o qual deverá ser comprovado o cumprimento. Em caso de inadimplemento, sugeriu-se a fixação de astreinte R\$ 10.000,00 por dia de descumprimento;

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Tomamos ciência da obrigação de implantar as medidas do Plano de Mitigação do IPE na rodovia MS-040 e da possibilidade de outras exigências do órgão licenciador.

b) a determinação, inaudita altera para, ao IMASUL e Estado de Mato Grosso do Sul, no sentido de que, no prazo de noventa dias, elaborem estudos e aprovem normas no âmbito de suas competências, no sentido de aperfeiçoar o licenciamento ambiental de construção, pavimentação, duplicação ou reforma de estradas e rodovias, de modo que supram a lacuna metodológica encontrada no licenciamento, isto é, deverão definir normas, termos de referência e padrões para, entre outros pontos omissos, tratar da metodologia dos planos de amostragem de fauna exigidos nos estudos ambientais necessários no licenciamento ambiental, comprovando nos autos como apresentação dessas normas e termos de referência;

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que o Estado de MS já possui documentos relevantes, como o Termo de Referência para Amostragem de Fauna Atropelada e o Manual de Orientações Técnicas para Mitigação de Colisões Veiculares com Fauna Silvestre nas rodovias estaduais, os quais foram considerados nos estudos ambientais previstos.

c) a determinação, inaudita altera para, ao IMASUL no sentido de não liberar rodovias ao tráfego sem a comprovação efetiva de que houve implantação ao menos de algumas medidas de mitigação no bojo do licenciamento que sejam, na avaliação da autarquia ambiental, satisfatórias, sem prejuízo de outras medidas que se mostrem necessárias conforme revelem os dados obtidos com contínuo monitoramento da fauna, isso a partir de sua intimação. Em caso de inadimplemento, postula-se a fixação de multa de R\$ 100.000,00 por rodovia, com acréscimo de multa de R\$ 10.000,00 a cada dia em que o tráfego for mantido sem a implantação dessas medidas de mitigação a condenação dos réus, em caráter solidário, por sentença que resolva o mérito, a indenizar os danos morais coletivos, com arbitramento de quantia em patamar suficiente para compensar o mal afigido, levando como parâmetros o montante de vidas humanas e animais perdidas e o risco a outras tantas. Assim, sugere-se a quantia de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), com a rememoração de que, somente em relação às antas, há nota técnica que comprovou o prejuízo ambiental em cerca de R\$ 1.920.000,00; condenação em custas e honorários advocatícios.

Considerando que após a concessão da rodovia MS-040 a referida ACP pode ser julgada e resultar em uma sentença favorável ao Ministério Público e, consequentemente, acarretar um ônus para a concessionária, entende-se que a informação aqui levantada merece ser adicionada ao Programa de Exploração da Rodovia – PER ou outro documento de conhecimento público.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Os estudos serão apresentados ao IMASUL para análise e aprovação, conforme estipulado. Ressaltamos que um dos objetivos da concessão é mitigar o impacto ambiental. Temos pleno conhecimento da ação judicial em questão e informamos que a revisão das informações pertinentes poderá ser incluída no Programa de Exploração da Rodovia (PER) ou em outro informativo de acesso público.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 05:** No que se refere às duplicações, nota-se a existência constante em vários quilômetros das Rodovias, BRs e MS, de interferências de Linha de Alta Tensão e Adutora, inclusive dentro da faixa de domínio. Questionamos de quem é a responsabilidade de remoção?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Ressalta-se que os projetos de duplicação foram elaborados considerando as restrições impostas pelas linhas de transmissão e adutora existentes nos trechos rodoviários.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 06:** Estamos entendendo que o anexo 12 – desconto de reequilíbrio é aplicável somente à obrigações de duplicações. E o fator de antecipação, não tem previsão? O equilíbrio econômico-financeiro do contrato necessita prever duas situações, desconto e acréscimo.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que, em decorrência das contribuições recebidas, o Anexo 12 – Desconto de Reequilíbrio será suprimido.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 07:** A cláusula 8.1.5 do Contrato de Concessão trata da execução das obras do contorno de Três Lagoas pelo DNIT. Questionamos se será dado acesso à Concessionária toda a documentação bem como quais são os parâmetros que essa obra está sendo executada.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Toda documentação técnica será disponibilizada para conhecimento da licitante e da concessionária.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 08:** No perímetro urbano de Campo Grande/MS, será possível realizar a travessia entre os bairros por meio de alguma solução de engenharia? Como ficará a gestão?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Foram previstas soluções para segregar o trânsito rodoviário do urbano dentro do perímetro urbano de Campo Grande, entre eles três dispositivos em desnível, sendo dois viadutos com passagem superior e um mergulhão com passagem inferior. Os projetos executivos serão desenvolvidos pela Concessionária e aprovados pela agência reguladora com a devida consulta aos envolvidos. A gestão das pistas rodoviárias ficará a cargo da Concessionária e as marginais, vias urbanas, sob a gestão do município.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 09:** Tenho um questionamento sobre as transposições no perímetro urbano de Campo Grande. Elas serão estudadas, podemos indicar soluções para as travessias?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Idem contribuição 08.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 10:** A localização do PP1 está próxima às linhas de alta tensão. Não é possível operar. Qual a distância que a SPE pode adequar sua localização?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Ressalta-se que este projeto está sendo trabalhado com pórticos de pedágio em *free flow*, ou seja, haverá pouca interferência na faixa de domínio, de todo modo a concessionária tem a possibilidade de movê-los no raio de 5km, desde que autorizados pela agência reguladora.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 11:** Da leitura do item 8 do PER não está clara a previsão da obra do Contorno de Ribas do Rio Pardo, ao contrário dos outros 3 contornos, há previsão apenas dos dispositivos e duplicação. Estamos entendendo que é obra prevista.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que a obra do contorno de Ribas do Rio Pardo está prevista em conjunto com a duplicação do segmento de Campo Grande a Ribas do Rio Pardo. Revisamos o PER para deixar claro a obrigação.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 12:** Esta apresentação pode ser disponibilizada?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. A apresentação está disponível no site <https://www.epe.segov.ms.gov.br/consulta-publica-rodovias-estaduais-ms-040-ms-338-e-ms-395-e-trechos-das-rodovias-federais-br-262-e-br-267/>

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 13:** Mato Grosso do Sul é um dos estados com maiores índices de colisão entre veículo e fauna, com grandes perdas para a fauna e acidentes com vítimas humanas. Portanto, é fundamental prevenir esses acidentes, investindo em estradas mais seguras.

**Resposta:** Agradecemos pela contribuição. Reconhecemos a importância da prevenção de acidentes e a redução dos impactos na fauna. Em Mato Grosso do Sul, utilizamos o Programa Estrada Viva, uma ferramenta importante e validada para minimizar esses impactos. Além disso, contamos com o Termo de Referência para Amostragem de Fauna Atropelada e o Manual de Orientações Técnicas para Mitigação de Colisões Veiculares com Fauna Silvestre nas rodovias estaduais. As medidas mitigadoras necessárias serão adotadas para garantir a segurança dos usuários e a proteção da fauna.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 14:** Por isso, deve ser associado com cercamentos que irão bloquear o acesso do animal à pista e conduzir à essa passagem de fauna. Essa combinação é a mais efetiva para reduzir o atropelamento de fauna de médio e grande porte.

**Resposta:** Agradecemos pela contribuição. Concordamos que a combinação de cercamentos com passagens de fauna é uma abordagem eficaz para reduzir o atropelamento de animais de médio e grande porte. Essa e outras medidas mitigadoras serão amplamente discutidas e avaliadas durante a elaboração dos estudos ambientais previstos no CAPEX do projeto.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 15:** Favor considerar o artigo *Ribeiro et al 2023 Prioritizing road mitigation using ecologically based land-use planning* e Plano de Mitigação detalhado para MS-040 e BR-267.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Agradecemos pela sugestão. Informamos que tivemos acesso ao artigo Ribeiro et al. 2023, 'Prioritizing Road Mitigation Using Ecologically Based Land-Use Planning', e ao Plano de Mitigação detalhado para MS-040 e BR-267. Esses documentos serão considerados durante a elaboração dos estudos ambientais, previstos no CAPEX do projeto.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 16:** Considerando que o Sistema Rodoviário é composto por diversas rodovias e a disposição da legislação respectiva, como dar-se-á a divisão do ISS sobre a receita bruta frente aos municípios que integram o trecho? Rodovia ou extensão no Sistema Rodoviário?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que o modelo econômico-financeiro do projeto prevê ISS máximo de 5% sobre a receita bruta.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 17:** Na Cláusula 9.3.2 do Contrato de Concessão há declaração de que a Concessionária assume as consequências ordinárias e extraordinárias decorrentes dos riscos por ela assumidos no Contrato. Contudo, o conceito é amplo. Solicitamos esclarecimento.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que os riscos associados à concessão estão claramente definidos no Contrato de Concessão. Além disso, conforme disposto no item 2.3 do Edital, é responsabilidade das licitantes interessadas realizar os levantamentos necessários para identificar eventuais riscos envolvidos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 18:** Considerando que a conta centralizadora é de titularidade da concessionária, solicitamos esclarecimento das disposições do item 6 do Anexo 7 do contrato.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Tal como dispõe o Anexo 7, ainda que a Concessionária seja a responsável pela contratação do Banco Depositário, o Poder Concedente e a AGEMS figuram como intervenientes anuentes, também em razão da verba a ser depositada na Conta Centralizadora ser vinculada ao Projeto. Nestes termos, como previsto no próprio anexo, o Poder Concedente terá acesso a informações relacionadas à Conta Centralizadora e deverá, conforme item 6, manter em sua posse os documentos relacionados.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 19:** Entre outras previsões, o Anexo 8 prevê competências a órgãos e no item 3.3 prevê que a Gestão da Concessão caberá ao Poder Concedente com apoio da AGEMS e da AGESUL. O Estado possui AGEMS atuante. Como a SPE agirá em caso de divergência entre eles?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que o Anexo 8 será revisado.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 20:** A respeito da obrigação constante da Cláusula 5 do contrato de Concessão questionamos: As licenças ambientais vigentes serão disponibilizadas? O órgão estadual ambiental participou do EVTEA e tem ciência da natureza da concessão de rodovias?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que os órgãos envolvidos na elaboração do projeto foram consultados e que as licenças ambientais válidas serão disponibilizadas aos licitantes.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 21:** A disposição da Cláusula 12.8 do Contrato permite que qualquer pessoa acesse o Sistema Rodoviário, sendo que a SPE é por ele responsável e por ele responde perante os órgãos e os usuários, inclusive com relação a RC. Solicitamos esclarecimentos.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a cláusula não será alterada, pois a prerrogativa de fiscalização do Poder Concedente está claramente estabelecida nos artigos 29 e 31 da Lei Federal n.º 8.987/1995. Esses dispositivos asseguram ao Poder Concedente o direito de fiscalizar a qualquer momento e de ter acesso irrestrito às obras e instalações, tornando a submissão à fiscalização uma obrigação legal da Concessionária. Da mesma forma, o Decreto Estadual n.º 16.223/2023 e o Decreto Estadual n.º 15.796/2021 conferem à AGESUL e à AGEMS, respectivamente, poderes de fiscalização, dentro de suas atribuições.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 22:** Os projetos de obras serão aprovados pela Agência Reguladora ou pela AGESUL?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Os projetos serão submetidos à AGEMS para não objeção.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 23:** A Cláusula 24.1.3 determina que o parecer técnico da AGEMS da revisão tarifária deverá ser aprovado pelo Estado. E a obrigatoriedade do aditivo em cada alteração contratual decorrente das revisões, inviabilizando a realização. Solicitamos esclarecimento.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que as Cláusulas serão revisadas.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 24:** De modo a contribuir com o Projeto de Concessão de trechos das Rodovias MS-040, MS-338 e MS-395 e trechos das Rodovias Federais BR-262 e BR-267, sirvo-me do presente para informar que no âmbito da Rodovia MS-040 existem pendências relacionadas às Licenças de Operação emitidas para a rodovia, em outras palavras, ainda restam condicionantes a serem cumpridas.

No tocante à Rodovia Federal BR-262 existe a Licença de Instalação n. 733/2010 (2ª Renovação), com a condicionante específica acerca da continuidade do Programa de Monitoramento de Atropelamento de Fauna, bem como a Autorização de Operação n. 17863277/2023 com condicionantes específicas voltadas para o monitoramento, prevenção e controle de atropelamentos de fauna silvestre, conforme documentos em anexo.

Sobre a Rodovia BR-267, inicialmente licenciada através do PROGRAMA DE RODOVIAS FEDERAIS AMBIENTALMENTE SUSTENTÁVEIS - PROFAS, da Portaria Interministerial MMA/MT nº 288/2013 e da Portaria MMA nº 289/2013, foi emitida a Autorização de Operação n. 17863277/2023 no âmbito do licenciamento ambiental corretivo de rodovias federais pavimentadas de MS, a qual contempla condições específicas para monitoramento, prevenção e controle de atropelamentos de fauna silvestre.

No mais, sugere-se que essas informações passem a constar no Programa de Exploração da Rodovia – PER ou outro documento de conhecimento público, para ciência das concessionárias interessadas.

**Resposta:** Agradecemos pelas informações. No item 6.1 do CAPEX do projeto, está previsto, entre outras ações, a elaboração de estudos ambientais e a renovação das licenças necessárias. Todas as licenças mencionadas estão em posse da equipe técnica do Estado de Mato Grosso do Sul e serão integralmente consideradas no licenciamento, desde a elaboração dos estudos até o monitoramento ambiental durante as fases de instalação e operação das rodovias. A inclusão dessas informações poderá ser feita no Programa de Exploração da Rodovia (PER) ou em outro documento público acessível às concessionárias interessadas.

## II. CONSULTA PÚBLICA

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 01:** Fazer uma rodovia sem canteiro no meio, apenas com “tartarugas” no meio dividindo 2 pistas para indo e 2 pistas vindo! Diminui o tempo de obra, diminui valor do pedágio e manutenção da mesma!

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que os parâmetros técnicos para implantação das obras de melhoria previstas na concessão são detalhados no item 3.2.6 do Programa de Exploração Rodoviária - PER e são pautados em normas técnicas voltadas à garantia da segurança e conforto do usuário.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 02:** Sou proprietário às margens da Rodovia BR-262 e há tratativas bem avançadas junto ao DNIT sobre a implantação de dispositivo de acesso e retorno no km 262, 305 e 310.

Referidos dispositivos são de suma importância à segurança dos municípios que residem às margens da Rodovia, sendo que o assunto foi deferido pelo DNIT bem como há o compromisso do Estado de Mato Grosso do Sul, sob pena de afetar a segurança dos residentes.

Ante a abertura da presente consulta pública, e as notícias recentemente veiculadas de que a Rodovia BR-262 será delegada ao Estado, momento em que o DNIT se retira da sua atuação em tais locais e em consequência as tratativas em andamento serão suspensas.

No km 305 há trilhos bem como entrada e saída Assentamento:



E no km 310 há a Federação do laço:



Da leitura do PER, a partir das fls. 119 estão descritos os quantitativos e locais das obras de ampliação de capacidade a serem executadas pela Concessionária que for vencedora da licitação.

E da análise do item 8.1.5 está prevista a implantação de Obra de Arte Especial sobre linha férrea no km 304,570 e no item 8.1.6 não há previsão de dispositivo no km 310, apenas no km 304 e 314.

Dada essa situação, e as tratativas avançadas junto ao DNIT e ao governo do Estado de Mato Grosso do Sul, aproveito a oportunidade para solicitar esclarecimento se essas obras serão incluídas no contrato de concessão, haja vista sua importância para os residentes no local.

Em caso negativo, peço análise e inclusão de tais dispositivos no rol de obras a serem executadas haja vista o impacto social da sua não execução.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que o item 8.1.7 do Anexo A do Programa de Exploração da Rodovia será revisto com o objetivo de melhor adequar a localização dos dispositivos previstos no Sistema Rodoviário, e as alterações serão refletidas na versão final dos documentos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 03:** Sou presidente da Federação de Clubes de Laço na BR 262 KM 310 e como atrativas bem avançadas junto ao DNIT solicito acesso via rotatória no KM 310, pois é fundamental para o acesso dos associados do nosso clube.

Referidos dispositivos são de suma importância à segurança dos munícipes assim como aos associados do nosso clube.

Precisa do dispositivo no km 310 há a Federação do laço:



**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que o item 8.1.7 do Anexo A do Programa de Exploração da Rodovia será revisto com o objetivo de melhor adequar a localização dos dispositivos previstos no Sistema Rodoviário, e as alterações serão refletidas na versão final dos documentos. Ressalta-se que todos os assentamentos e comunidades receberão tratamento adequado de acesso pelas rodovias do projeto.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 04:** Sugerimos a mudança do retorno previsto no KM 284 da duplicação da BR-262 fosse alterado para o KM 283 e que esse retorno fosse alterado para entroncamento tipo T, a via saindo da Fazenda Nova Brilhante é servidão de acesso importante para dezenas de propriedades sendo importante via de escoamento de produção de madeira de eucaliptos, pecuária e grãos.



**Resposta:** Informamos que o item 8.1.7 do Anexo A do Programa de Exploração da Rodovia será revisto com o objetivo de melhor adequar a localização dos dispositivos previstos no Sistema Rodoviário, e as alterações serão refletidas na versão final dos documentos. Ressalta-se que todos os assentamentos e comunidades receberão tratamento adequado de acesso pelas rodovias do projeto.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 05:** “*Minuta de Edital e Anexos: 9.1. A Garantia de Proposta, apresentada conforme Carta constante no Anexo I (Modelo I.f), constará do Envelope 1 e deverá ser apresentada no valor de R\$ 150.000.000 (cento e cinquenta milhões de reais), e poderá ser apresentada em uma das modalidades previstas no artigo 96 da Lei Federal nº 14.133/2021, a saber: (i) caução em dinheiro ou em títulos da dívida pública emitidos sob a forma escritural; (ii) seguro-garantia; (iii) fiança bancária emitida por banco ou instituição financeira devidamente autorizada a operar no País pelo Banco Central do Brasil; e (iv) título de capitalização custeado por pagamento único, com resgate pelo valor total, tendo como beneficiária a SEILOG, CNPJ: 03.236.119/0001-56, observado o disposto neste Edital.*

*14.2.5. Comprovação de que prestou a Garantia de Execução do Contrato no valor de R\$ 150.000.000,00 (cento e cinquenta milhões de reais), nos termos do Contrato de Concessão, observados os seguintes termos:”*

Em análise aos itens 9.1 e 14.2.5 da Minuta de Edital verifica-se que o valor da garantia de proposta e valor da garantia de execução são o mesmo (R\$ 150.000.000 - cento e cinquenta milhões de reais). Entretanto, de acordo com o art. 58, §1º da Lei de Licitação, tem-se a previsão de que o valor da garantia de proposta não poderá ser superior a 1% do valor estimado para contratação. Sendo assim, dado a natureza do contrato de seguro garantia e suas diferentes modalidades, questionamos se o Poder Concedente está ciente e anui de que o valor da apólice de Garantia de Proposta (BID) não poderá ser no mesmo valor de uma apólice de Garantia de Execução do Contrato (Performance/Concessionário).

Neste sentido, considerando a divergência nos valores apresentados nos itens do Edital e da Minuta do Contrato e para ausência de dúvidas, requer-se que esta Comissão de Licitação esclareça qual é o valor correto a ser considerado pelas seguradoras para a emissão de apólices de Seguro Garantia para Garantia de Execução, bem como informe qual será o percentual do valor da Garantia de Proposta.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. O item em questão será objeto de revisão.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 06:** “*Minuta de Edital e Anexos: 14.2.5. Comprovação de que prestou a Garantia de Execução do Contrato no valor de R\$ 150.000.000,00 (cento e cinquenta milhões de reais), nos termos do Contrato de Concessão, observados os seguintes termos:*

- i. A Garantia de Execução do Contrato deverá prever como beneficiária a SEILOG, sendo prestada em qualquer das formas previstas na Lei e no Contrato;*
- ii. A Garantia de Execução do Contrato apresentada não poderá conter qualquer tipo de ressalva ou condições que possam dificultar ou impedir sua execução ou que possam deixar dúvidas quanto à firmeza da garantia oferecida;”*

O mercado de seguro possui algumas cláusulas padronizadas, inclusive para atender pontos exigidos nos contratos de resseguro. Com isso, a delimitação de riscos excluídos nas apólices tem como objetivo a clareza para todas as partes envolvidas, especialmente o segurado, dos riscos que não possuem cobertura.

Sendo assim, para ausência de dúvida, solicita-se a confirmação pelo Poder Concedente de que as cláusulas de riscos excluídos elencadas abaixo serão aceitas nas apólices de seguro garantia para GARANTIA DE EXECUÇÃO:

#### “RISCOS EXCLUÍDOS

x.x. Não estão incluídos na cobertura quaisquer prejuízos ocasionados direta ou indiretamente e ocorridos em consequência de:

- a) Riscos anteriores a data de início de vigência expressa na Apólice ou originários de outras Modalidades de Seguro Garantia;
- b) Riscos que estiverem ou que devem estar cobertos por outras Apólices de seguro, de outros ramos ou Modalidades, emitidas ou não;
- c) Alteração das obrigações contratuais garantidas pela Apólice, que tenham sido acordadas entre Segurado e Tomador sem a prévia comunicação e expressa anuência da Seguradora, desde que tal alteração resulte em agravamento do risco e, concomitantemente, tenha relação com a ocorrência do Sinistro ou resulte de má-fé do Segurado;
- d) Atos ilícitos dolosos ou por culpa grave equiparável ao dolo praticados pelo Segurado ou, seus administradores e representantes legais, no âmbito do Contrato Principal;
- e) O Segurado não cumprir integralmente quaisquer obrigações previstas nessa Apólice;
- f) Se o Segurado fizer declarações inexatas ou omitir de má-fé circunstâncias que configurem agravamento de risco ou que possam influenciar na aceitação do seguro, nos termos do art. 769 do Código Civil;
- g) Se o Segurado agravar intencionalmente o risco, nos termos do art. 768 do Código Civil.
- h) Casos fortuitos ou de força maior, nos termos do Código Civil Brasileiro;
- i) Atos exclusivos do Tomador, da Seguradora ou de ambos não poderão gerar qualquer perda de direitos ao Segurado
- j) Quaisquer prejuízos e/ou demais penalidades aplicadas em função da violação de normas anticorrupção dolosamente perpetradas pelo Segurado e/ou seus representantes;
- k) Obrigações trabalhistas e previdenciárias, salvo se expressamente contratada respectiva cobertura adicional.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. As condições de aceitação da garantia de execução prestadas na modalidade de seguro serão acompanhadas pela AGEMS no âmbito da execução contratual, observando as diretrizes previstas no Contrato de Concessão, bem como as disposições dos órgãos regulamentadores do mercado securitário (Superintendência de Seguros Privados – SUSEP).

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 07:** “*Minuta do Contrato: 10.7. A Garantia de Execução do Contrato também poderá ser executada sempre que a Concessionária não adotar providências para sanar inadimplemento de obrigação legal, contratual ou regulamentar, sem qualquer outra formalidade além do envio de notificação pela AGEMS, na forma da*

regulamentação vigente, o que não eximirá a Concessionária das responsabilidades que lhe são atribuídas pelo Contrato.”

O referido item dispõe que o Segurado poderá executar a garantia “sem qualquer outra formalidade além do envio de notificação pela AGEMS”. Assim, considerando que o Seguro Garantia não é um seguro de primeira demanda, sendo inafastável o direito da Seguradora de proceder com o Processo de Regulação de Sinistro, conforme previsto no artigo 19 da Circular Susep 662/2022, questiona-se se a Comissão de Licitação tem ciência de que as apólices de Seguro Garantia estabelecem em suas condições contratuais procedimento a ser observado pelo Poder Concedente em caso de inadimplemento de obrigação pela Concessionária.

Nessa linha, sugere-se a exclusão da expressão “sem qualquer outra formalidade além do envio de notificação pela AGEMS”, uma vez que se faz necessária a instauração do processo administrativo para apuração do inadimplemento da Concessionária, uma vez que as seguradoras têm a faculdade de apurar os prejuízos que irá indenizar, por meio de processo interno de regulação de sinistro, nos termos previstos na Apólice e sendo o Seguro Garantia instrumento eficaz e eficiente para a garantia de suas propostas ou execução contratual, têm-se a necessidade de correção do Edital para observar o procedimento de que o processo de execução do sinistro pela Seguradora seguirá o procedimento previsto na Apólice podendo a Seguradora, assim, realizar seus processos internos.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. As condições de aceitação da garantia de execução prestadas na modalidade de seguro serão acompanhadas pela AGEMS no âmbito da execução contratual, observando as diretrizes previstas no Contrato de Concessão, bem como as disposições dos órgãos regulamentadores do mercado securitário (Superintendência de Seguros Privados – SUSEP).

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 08:** “*Minuta do Contrato: 24.5.2. Ao final do Prazo da Concessão, caso a última revisão do Fluxo de Caixa Marginal revele resultado favorável à Concessionária, a AGEMS e o Poder Concedente poderão:*

*24.5.2.1. Imputar encargos adicionais à Concessionária de forma que os respectivos dispêndios anulem o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal; ou*

*24.5.2.2. Reter valores pagos pela Concessionária, a exemplo da Garantia de Execução do Contrato, até que esses valores anulem o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal.”*

Com relação ao item 24.5.2.2 da Minuta de Contrato, observa-se a previsão de retenção de valores pagos pela Concessionária, a exemplo da Garantia de Execução do Contrato. Considerando que faz parte do produto de Seguro Garantia a necessidade de comprovação de prejuízo da Concessionária para que ocorra a contraprestação da Seguradora perante o Poder Concedente, solicita-se os seguintes esclarecimentos por parte desta Comissão:

- i. Qual seria o inadimplemento por parte da Concessionária que ocasionaria o acionamento da garantia de execução no período de retenção?
- ii. Qual é o período de retenção previsto?
- iii. Como será realizada a retenção dos valores pagos pela Concessionária?
- iv. Como se dará o acionamento da garantia de Execução por parte do Poder Concedente?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. O item será objeto de revisão.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 09:** Solicito para que possam contemplar rotatórias e/ ou retornos no projeto de duplicação da BR-262 saída de Campo Grande para Ribas do Rio Pardo, pois como utilizamos esta rodovia, nos últimos anos o fluxo aumentou muito e muitas empresas estão se instalando nessa saída da cidade. Sabendo disso, e também sabendo que complexos logísticos estão se instalando no local, é muito importante ter algum retorno, tipo rotatória, em um local nessa saída, preferencialmente uns 3km, 4km da rotatória do condomínio Terras do Golf, pois após esta rotatória não tem nenhuma mais até chegar em Ribas do Rio Pardo.

Nossa propriedade tem acesso direto a pista (rodovia), fica 23no lado Norte da pista e já identificamos a vocação da área para empresas, portanto, será mais uma área para empresas

de transporte, logística ou algo do setor, que gerará grande fluxo. Nossos vizinhos também estão desenvolvendo projetos neste sentido e portanto, toda aquela saída, a partir do Autódromo, diversas empresas vão se instalar em breve, ficando uma região empresarial.

Este é o motivo do envio da nossa contribuição ao projeto, pois sabemos da necessidade atual e o que está acontecendo nesta saída de Campo Grande, nas proximidades do autódromo e valem ser levadas em consideração para que o projeto atenda às necessidades dos usuários da rodovia.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que o item 8.1.7 do Anexo A do Programa de Exploração da Rodovia será revisto com o objetivo de melhor adequar a localização dos dispositivos previstos no Sistema Rodoviário, e as alterações serão refletidas na versão final dos documentos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 10:** A empresa BR LOG está aprovando junto a prefeitura municipal de Campo Grande, uma nova unidade de logística na Rodovia Br-262, distante 2,8 km da rotatória do condomínio Terras do Golfe, sentido Ribas do Rio Pardo. Este empreendimento terá aproximadamente 290 empresas operando logística interna, com grande fluxo de veículos pesados, e como feito em Dourados, MS, na duplicação da via de acesso, foi inserido no projeto da duplicação uma rotatória para facilitar o fluxo dos caminhões, com isso, gerando menos trânsito de veículos na sequência da rodovia.

Fluxo diário previsto em até 5 anos pelas empresas que estarão sediadas no Condomínio Br Log: média de 50 caminhões de grande porte diário / 300 veículos leves diários / 90 veículos de carga de pequeno e médio porte diário

Por questão de segurança para os usuários, gostaríamos que contemplassem uma rotatória no local para atender as demais empresas que precisam de retornos na proximidade e também gerar mais conforme aos usuários, fazendo com que o fluxo de caminhões da região e das empresas que estarão sediadas no condomínio BR LOG possa ser atendido.

Ponto georreferenciado do eixo da pista com o eixo da avenida de acesso ao BR LOG:

LONGITUDE: W 073° 31' 49,51"

LATITUDE: S 085° 52' 21,28"

Coordenadas SIRGAS Datum UTM 21 S:

Grid Leste: 167398,1360m

Grid Norte: 249937,1300m

Endereço eletrônico do vídeo do projeto do BR LOG em Campo Grande, BR-262:

<https://www.youtube.com/watch?v=WO2NbuBxRb0>

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que o item 8.1.7 do Anexo A do Programa de Exploração da Rodovia será revisto com o objetivo de melhor adequar a localização dos dispositivos previstos no Sistema Rodoviário, e as alterações serão refletidas na versão final dos documentos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 11:** É possível alterar a localização dos pórticos de pedágio eletrônico definidos no PER? Se sim, há algum limite de distância do local originalmente previsto que tenha sido previamente definido?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que a localização dos pórticos de pedágio eletrônico, podem ser deslocados em até 5 km conforme a localização prevista no PER.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 12:** A subcláusula 8.1.5 da minuta do Contrato de Concessão indica que o DNIT é responsável pela obra do Contorno de Três Lagoas. Solicitamos maiores informações sobre a obra em questão (andamento, cronograma, KMZ).

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Toda documentação técnica será disponibilizada para conhecimento da licitante durante o período de licitação.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 13:** O modelo econômico-financeiro considera aplicação de REIDI de 9,25% sobre o percentual de 40% de toda a base de CapEx. Por que não

aplicar 3,65% sobre as obras e 9,25% sobre as aquisições, e deixar de fora desapropriações e programas ambientais?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. A premissa de cálculo do REIDI buscou ser conservadora, aplicando-se o desconto sobre uma base reduzida equivalente a 40% do CAPEX total do Projeto. Não obstante, conforme previsão constante dos itens 2.2 e 2.3 do Edital, as informações, pesquisas, investigações, planilhas, estudos, levantamentos, projetos e demais documentos ou dados, relacionados ao objeto licitado, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de referência da Concessão, não apresentando qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Licitantes ou perante a futura SPE. Desta forma, cabe a cada interessado realizar o próprio exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, normas técnicas, especificações, regulamentações e todos os decretos aplicáveis à Concorrência e à Concessão, bem como pela análise direta das condições do objeto licitado e de todos os dados e informações sobre a Concessão, para fins de formulação de sua Proposta.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 14:** A empresa grupo Guarujá, em parceria com a empresa BR LOG Condomínio Logístico, está aprovando junto a prefeitura municipal de Campo Grande, uma nova unidade de logística na Rodovia Br-262, distante 2,8 km da rotatória do condomínio Terras do Golfe, sentido Ribas do Rio Pardo. Este empreendimento terá aproximadamente 290 empresas operando logística interna, com grande fluxo de veículos pesados, e como feito em Dourados, MS, na duplicação da via de acesso, foi inserido no projeto da duplicação uma rotatória para facilitar o fluxo dos caminhões, com isso, gerando menos trânsito de veículos na sequência da rodovia.

Por questão de segurança para os usuários, gostaríamos que contemplassem uma rotatória no local para atender as demais empresas que precisam de retornos na proximidade e também gerar mais conforme aos usuários, fazendo com que o fluxo de caminhões da região e das empresas que estarão sediadas no condomínio BR LOG possa ser atendido.

Ponto georreferenciado do eixo da pista com o eixo da avenida de acesso ao empreendimento:  
LONGITUDE: W 073° 31' 49,51"

LATITUDE: S 085° 52' 21,28\*

Coordenadas SIRGAS Datum UTM 21 S:

Grid Leste: 167398, 1360m Grid Norte: 249937, 1300m

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que o item 8.1.7. do Anexo A do Programa de Exploração da Rodovia será revisto com o objetivo de melhor adequar a localização dos dispositivos previstos no Sistema Rodoviário, e as alterações serão refletidas na versão final dos documentos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 15:** Contribuições e questionamentos sobre medidas de mitigação para minimizar colisões com fauna silvestre em rodovias do Mato Grosso do Sul.

O atropelamento de fauna, mencionado brevemente no PRODUTO 3 – ESTUDOS SOCIOAMBIENTAIS, não é somente um problema grave para os animais e para conservação da biodiversidade, mas também uma questão de importância vital para a segurança dos motoristas e usuários das rodovias. Mato Grosso do Sul é um dos estados com maiores índices de colisões entre veículos e animais, com grandes perdas tanto para a fauna silvestre quanto para as vítimas humanas, que sofrem perdas materiais e financeiras e, em casos de acidentes mais sérios, a vida. Desde 2010, 50 pessoas já vieram a óbito em colisões com a anta brasileira em rodovias do MS.

A gravidade da situação é evidenciada pelo fato de que as rodovias MS-040 (estadual) e BR-267 (federal) estão envolvidas em longos processos jurídicos. Em 2016, foi instaurado o Inquérito Civil № 06.2016.00000716-6 para investigar a responsabilidade dos órgãos competentes, AGESUL e IMASUL, por não terem implementado medidas de mitigação na rodovia MS-040. Devido à demora dos órgãos estaduais em tomar as devidas providências, o MPE-MS ingressou, em junho de 2018, com a Ação Civil Pública № 0900340-76.2018.8.12.0001 contra AGESUL e

IMASUL, solicitando uma indenização de R\$ 10 milhões pelos danos ocasionados, incluindo a morte de animais e acidentes com vítimas humanas na rodovia MS-040. O ensaio anexado, escrito pelas conservacionistas Patrícia Medici e Fernanda Abra, apresenta alguns dados iniciais sobre colisões veiculares e a cronologia das atividades desde a abertura do Inquérito Civil até a instauração da Ação Civil Pública.

A situação na rodovia federal BR-267 é igualmente preocupante. Em 2019, foi aberto o Inquérito Civil Nº 1.21.000.001990/2019-36 para apurar as responsabilidades decorrentes da falta de medidas de mitigação para a problemática das colisões veiculares na BR-267. O processo ainda está em andamento.

É importante mencionar que existem iniciativas de pesquisa científica extremamente bem consolidadas no Mato Grosso do Sul que já demonstraram que essas rodovias objetos de concessão são as de maior risco de colisões veiculares com fauna no estado. Portanto, não é aceitável negligenciar esse impacto e risco tão importantes, sendo que cabe à concessionária a responsabilidade pela mitigação e compensação desse problema, bem como à gestão de concessionárias a inclusão dessa questão no orçamento, edital e contrato.

**Frente ao acima exposto, solicitamos os seguintes esclarecimentos:**

1. Como foi feito o cálculo da quantidade de passagens de fauna a serem implementadas e qual metodologia foi utilizada para sugerir a alocação das mesmas? Pelo documento disponibilizado, há somente indicação de mitigação na rodovia MS-040.

**Resposta:** Os estudos de viabilidade elaborados para fundamentar o processo de concessão o Sistema Rodoviário levou em prática a análise e levantamento de passivos e a proposição de ações e investimentos a serem executados pela futura concessionária para assegurar a fiel observância das normas e regulamentos ambientais aplicáveis ao Projeto. Os estudos ambientais estão detalhados na Modelagem Técnica, Produto 3 “Estudos Ambientais”. Com base em referidos estudos foram já previstos no Programa de Exploração Rodoviária - cujas obrigações são vinculantes à futura Concessionária – investimentos e ações imediatas a serem cumpridas pela Concessionária após a assunção do Sistema Rodoviário. A título exemplificativo, a Concessionária deverá promover a recuperação de passivos ambientais existentes, implantar passagens de fauna, realizar o cadastro de passivos ambientais, dentre outras obrigações. Adicionalmente, caberá a Concessionária promover o licenciamento ambiental do projeto adotando todas as condicionantes e ações indicadas pelos órgãos ambientais. Por fim, o Programa de Exploração Rodoviária também prevê a obrigação de criação de um Programa de Gestão Ambiental para que a Concessionária e o Poder Concedente acompanhem de forma permanente, a gestão ambiental da concessão durante toda sua vigência.

Ressaltamos que a apresentação dos dados da rodovia MS-040, atualmente monitorada pelo Programa Estrada Viva, do Estado de Mato Grosso do Sul, fornecem importantes informações para a adoção de medidas assertivas nas demais rodovias do MS, incluindo as BR 262 e BR 267. <https://www.estradaviva.ms.gov.br>

2. Por que as mais de 50 obras de arte já existentes na MS-040, como pontes, drenagens fluvio-pluviais e passagens de gado, não aparecem no projeto como medida mitigadora? Tais estruturas podem ser adaptadas através de cercamento para serem efetivas na travessia dos animais de médio e grande porte, conforme recomendado pelo Plano de Mitigação da MS-040, elaborado pela Iniciativa Nacional para a Conservação da Mata Brasileira (INCAB) - Instituto de Pesquisas Ecológicas (IPÊ). De fato, 13 dessas passagens inferiores já existentes foram monitoradas através do uso de armadilhas fotográficas com sensor de movimento e já são utilizadas pela fauna (segue artigo científico em anexo). A complementação das mesmas com cercamento teria potencial em aumentar até cerca de 80% de sua efetividade na prevenção de colisões veiculares com fauna.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Conforme supracitado, as ações propostas para a minimização dos impactos relacionados ao atropelamento da fauna, constam nos estudos ambientais, conforme previsto no CAPEX do projeto, os quais serão elaborados por equipe capacitada e encaminhados para análise e aprovação do Instituto de Meio Ambiente de Mato Grosso do Sul, conforme previsto na legislação ambiental do MS.

3. Foi realizado ou está previsto o desenvolvimento de Planos de Mitigação para todas essas rodovias? Um plano de mitigação é um documento estratégico que compila ações e medidas efetivas. Apenas uma medida não é o suficiente.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Após contratação de equipe capacitada, que apresentará o diagnóstico de cada uma das rodovias constantes no projeto, considerando as particularidades de cada uma, como por exemplo, localização geoespacial, presença de áreas de preservação permanente, fragmentos de vegetação, dentre outros, e em posse dessas informações proporá as medidas mitigadoras, será possível levantar a possibilidade de unificar esses dados com o Programa Estrada Viva, que já é uma importante ferramenta utilizada e validada no MS para a minimização desse impacto.

**Solicitamos ainda:**

4. Revisão da localização do PASSAFAUNA N.1, apresentado na tabela da página 232, do PRODUTO 3 – ESTUDOS SOCIOAMBIENTAIS. O ponto apresentado não está localizado na rodovia MS-040. Consultar o Plano de Mitigação da MS-040 para verificar a coordenada correta.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. A correção será realizada e refletida no Anexo 2 da Minuta do Contrato.

5. Priorização para a implantação de cercamento combinado às passagens inferiores já existentes nos locais críticos de atropelamento de fauna (*hotspots*) no primeiro ano de concessão, já que não são necessárias mudanças estruturais no corpo estradal. Os dados científicos gerados previamente pelas organizações não-governamentais trabalhando a temática dos atropelamentos de fauna no MS já evidenciaram esses pontos críticos nas rodovias MS-040, BR-267 e BR-262.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. As medidas mitigadoras referentes ao atropelamento da fauna estarão associadas às demais ações do projeto, e foram tratadas com prioridade pelo governo do MS.

6. Que o cercamento nas laterais das passagens de fauna seja feito com um mínimo de 500 metros, mas que não fique restrito a essa metragem. O desenho para o estabelecimento do cercamento deve considerar a paisagem ao longo da rodovia e a presença de fragmentos de floresta, bem como trechos de rios e córregos.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Conforme supracitado, as medidas mitigadoras, como por exemplo o cercamento, serão levantadas e propostas após a apresentação dos Estudos Ambientais, cuja elaboração está prevista no CAPEX do Projeto. Destacamos que para a elaboração dos estudos serão considerados os dados bibliográficos existentes, em especial os dados bibliográficos produzidos pela Iniciativa Nacional para a Conservação da Mata Brasileira (INCAB) - Instituto de Pesquisas Ecológicas (IPÊ), bem como Termo de Referência para Amostragem de Fauna Atropelada e Planejamento de Medidas de Mitigação e o Manual de Orientações Técnicas para Mitigação de Colisões Veiculares com Fauna Silvestre nas Rodovias Estaduais do Mato Grosso do Sul, que são ferramentas já validadas no MS.

7. Para que os animais não fiquem presos na pista entre as cercas em ambos os lados da rodovia, devem ser instaladas estruturas de fuga, como portinholas ou *jump-outs*.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. No âmbito dos estudos ambientais já foram previstas e especificadas a implantação de portinholas ou *jump-outs* nas passagens de fauna a serem implantadas no Sistema Rodoviário.

8. Contratação de Planos de Mitigação de Colisão Veicular com Fauna para cada rodovia objeto de concessão.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Fazemos referência a resposta ao questionamento 15, item 1, acima respondido.

9. Contratação de equipe especializada em Ecologia de Estradas para realizar estudos, monitoramentos e desenvolver os Planos de Mitigação necessários.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Fazemos referência a resposta ao questionamento 15, 1, acima.

10. Contratação de estudos de efetividade das medidas de mitigação implantadas de forma a permitir ajustes e melhorias.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Conforme citado na resposta do questionamento 14, item 1, acima, o Programa de Exploração Rodoviária já prevê a implantação de Sistema de Gestão Ambiental permitindo o permanente monitoramento das ações ambientais em andamento no Sistema Rodoviário, conforme item 13.7.5.

11. Capacitação das equipes de inspeção das concessionárias para a identificação das carcaças, monitoramento de atropelamentos na pista e manejo de animais vivos, feridos ou mortos.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. O monitoramento seguirá o Termo de Referência para Amostragem de Fauna Atropelada e Planejamento de Medidas de Mitigação e o Manual de Orientações Técnicas para Mitigação de Colisões Veiculares com Fauna Silvestre nas Rodovias Estaduais do Mato Grosso do Sul.

O Manual de Orientações Técnicas para Mitigação de Colisões Veiculares com Fauna Silvestre nas Rodovias Estaduais do Mato Grosso do Sul prevê como medida mitigadora monitoramento e a limpeza frequente por remoção de carcaças e prevê ainda o planejamento de ações educativas dentro de um cronograma amplo visando à conscientização de trabalhadores das frentes de serviços e canteiros de obra.

12. Contratação de parcerias ou equipe para resgate, atendimento, reabilitação e soltura de animais.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Conforme supracitado, o monitoramento seguirá o Termo de Referência para Amostragem de Fauna Atropelada e Planejamento de Medidas de Mitigação e o Manual de Orientações Técnicas para Mitigação de Colisões Veiculares com Fauna Silvestre nas Rodovias Estaduais do Mato Grosso do Sul.

O Manual de Orientações Técnicas para Mitigação de Colisões Veiculares com Fauna Silvestre nas Rodovias Estaduais do Mato Grosso do Sul prevê a defesa, proteção e bem-estar dos animais silvestres e sua reintegração ao seu habitat natural, conforme Programa Nacional de Resgate de Fauna Silvestre – Resgate+, através da Portaria MMA nº 455, de 5 de outubro de 2021 (BRASIL, 2021), que visa, dentre outras medidas, propiciar a implementação de ferramentas para o afugentamento, resgate, atendimento médico veterinário primário e de emergência, e assistencialismo de fauna silvestre, em situação de risco e vulnerabilidade, nos seis biomas brasileiros.

O resgate e a reabilitação de animais com vida, ficarão sob responsabilidade da Polícia Militar Ambiental e do Centro de Reabilitação de Animais Silvestres, respectivamente.

13. Obrigação das concessionárias para a realização de audiência pública para apresentar os Planos de Mitigação de cada rodovia. Dessa maneira, toda a sociedade poderá contribuir com a proposta.

**Resposta:** No âmbito do processo de licenciamento ambiental usualmente são realizadas audiências públicas com o objetivo de tomar público e colher informações sobre as ações propostas para fins de mitigação dos impactos ambientais do Projeto. O Contrato de Concessão, também prevê medidas voltadas ao permanente acompanhamento da gestão ambiental do Projeto bem como mecanismos de atualização para fins de incorporação de propostas de melhorias identificadas pelos usuários e demais entes responsáveis pela gestão do Projeto, incluindo as ações ambientais.

**Ademais, solicitamos que sejam considerados os seguintes materiais para os estudos, monitoramentos e Planos de Mitigação, em anexo.**

14. ARTIGO CIENTÍFICO - Ribeiro *et al.* 2023. *Prioritizing road mitigation using ecologically based land-use planning* [Priorizando a mitigação de estradas usando o planejamento do uso paisagem baseado em critérios ecológicos].

15. Plano de Mitigação de Fauna Silvestre Atropelada para a Rodovia MS-040, elaborado em 2017 pela INCAB-IPÊ.

16. Plano de Mitigação de Fauna Silvestre Atropelada para a Rodovia BR-267, elaborado em 2019 pela INCAB-IPÊ.

17. Manual de Orientações Técnicas para Mitigação de Colisões Veiculares com Fauna Silvestre nas Rodovias Estaduais do Mato Grosso do Sul – disponível em:

<https://www.estradaviva.ms.gov.br/wp-content/uploads/2021/12/Manual-orientacoes-mitigacao-CVF-MS-SEINFRA.pdf>

18. Termo de Referência para Amostragem de Fauna Atropelada e Planejamento de Medidas de Mitigação, 2023, Grupo de Trabalho de Fauna.

19. Guia de boas práticas para avaliação de efetividade de medidas de mitigação dos impactos sobre a fauna em rodovias – disponível em: <https://www.livrosabertos.abcd.usp.br/portaldelivrosUSP/catalog/book/1099>.

20. ENSAIO CIENTÍFICO - Medici & Abra 2019. Lições aprendidas na conservação da anta brasileira e os desafios para mitigar uma de suas ameaças mais graves: O atropelamento em rodovias.

21. ARTIGO CIENTÍFICO - Abra et al. 2020. Use of unfenced highway underpasses by lowland tapirs in central-western Brazil [Uso de passagens inferiores sem cercamento pela anta brasileira em uma rodovia na região centro-oeste do Brasil]

22. Instauração do Inquérito Civil № 06.2016.00000716-6 (MS-040)

23. Ação Civil Pública № 0900340-76.2018.8.12.0001 (MS-040)

24. MAPA HOT SPOT - ANTA, 2019, INCAB.

25. ARTIGO CIENTÍFICO - Ascensão et al. 2021. Preventing wildlife roadkill can offset mitigation investments in short-medium term. [Prevenir atropelamentos de animal silvestre pode compensar investimentos em mitigação em curto-médio prazo] - disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0006320720309605>

26. NOTÍCIAS - reportagens sobre colisões com óbito

**Os anexos estão disponíveis no link:** <https://drive.google.com/drive/folders/1WeoJuE-6BGJg7zwUTAOR1wKoj0axazz?usp=sharing>

Por fim, sugerimos que os responsáveis pela gestão das concessões, bem como os futuros ganhadores dos editais de concessão, participem do Fórum Rota Sustentável coordenado pelo MPE/MS.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. As referências bibliográficas sugeridas serão encaminhadas para a empresa responsável pela elaboração dos estudos e será realizada a articulação para que os gestores das concessões participem do Fórum Rota Sustentável coordenado pelo MPE/MS.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 16:**

Edital – item 10.7.4. - 10.7.4. A incidência da alíquota de 5% (cinco por cento) sobre a receita anual de pedágio e sobre a receita anual extraordinária, referente ao Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISSQN para todos os municípios.

Considerando que o Sistema Rodoviário é composto por diversas rodovias, solicita-se esclarecimento sobre o modo de repartição do ISS entre os municípios. O ISS devido sobre a receita bruta de pedágio será calculado pela extensão da Rodovia ou pela extensão do Sistema Rodoviário?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que o modelo econômico-financeiro do projeto prevê ISS máximo de 5% sobre a receita bruta. Não obstante, conforme previsão constante dos itens 2.2 e 2.3 do Edital, as informações, pesquisas, investigações, planilhas, estudos, levantamentos, projetos e demais documentos ou dados, relacionados ao objeto licitado, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de referência da Concessão, não apresentando qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Licitantes ou perante a futura SPE. Desta forma, cabe a cada interessado realizar o próprio exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, normas técnicas, especificações, regulamentações e todos os decretos aplicáveis à Concorrência e à Concessão, bem como pela análise direta das condições do objeto licitado e de todos os dados e informações sobre a Concessão, para fins de formulação de sua Proposta.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 17:**

Edital itens 10.7.2, 10.7.4 e 10.7.8

#### Minuta de Contrato – 23.1.5 e 23.2.8.

10.7.2. Todos os investimentos, tributos, custos e despesas, incluindo, mas não se limitando, às financeiras, necessários para a exploração da Concessão, tal como previsto no Contrato, PER e demais Anexos do Edital e Contrato, desconsiderando qualquer benefício fiscal, excetuado o benefício fiscal previsto no item 10.7.8;

10.7.4. A incidência da alíquota de 5% (cinco por cento) sobre a receita anual de pedágio e sobre a receita anual extraordinária, referente ao Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISSQN para todos os municípios;

10.7.8. O valor dos investimentos previstos no PER será objeto de desconto proveniente dos benefícios fiscais do REIDI – Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura, de acordo com a legislação pertinente, do momento da habilitação inicial no regime até o final do Prazo da Concessão;

Considerando a iminente regulamentação da Reforma Tributária e seus impactos diretos e indiretos sobre a tributação incidente sobre os serviços objeto da concessão e seus insumos, questiona-se como o Estado do Mato Grosso do Sul pretende lidar com esse assunto.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que foram utilizados os melhores dados e informações disponíveis no momento da estruturação do projeto. Eventuais efeitos futuros decorrentes da regulamentação da Reforma Tributária sobre a tributação serão analisados a seu tempo e, conforme o caso, observadas as disposições do Contrato de Concessão, poderão ser objeto de reequilíbrio.

#### ➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 18:**

Edital Item 10.7.8 - 10.7.8. O valor dos investimentos previstos no PER será objeto de desconto proveniente dos benefícios fiscais do REIDI – Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura, de acordo com a legislação pertinente, do momento da habilitação inicial no regime até o final do Prazo da Concessão;

Considerando a previsão supra, entende-se que a cessação do benefício, assim como a demora na concessão do benefício pelo Ministério dos Transportes e posterior homologação pela Receita Federal, comprovada a conduta diligente da SPE, caracterizará evento de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Esse entendimento está correto?

**Resposta:** O entendimento não está correto. Caberá a proponente, nos termos do item 10.7.8 do Edital, considerar em sua Proposta Econômica que o valor dos investimentos previstos no PER será objeto de desconto proveniente dos benefícios fiscais do REIDI – Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura, de acordo com a legislação pertinente, do momento da habilitação inicial no regime até o final do Prazo da Concessão. Por sua vez, nos termos da Cláusula 23.2.8 do Contrato, o risco relacionado a alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da Concessão, incluindo-se alterações no REIDI, é alocado ao Poder Concedente, desde que haja comprovado impacto à Concessionária.

#### ➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 19:**

Edital Item 10.7.10 - 10.7.10. A isenção da cobrança de pedágio sobre eixos suspensos de veículos de transporte de cargas que circularem vazios no Sistema Rodoviário, nos termos do artigo 17, da Lei Federal nº 13.103/2015.

Anexo 10 do contrato de concessão – item 6.1.6 - 6.1.6 Conforme previsão do artigo 17 da Lei Federal 13.103/15, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão tarifa de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos, não fazendo a Concessionária jus ao direito de reequilíbrio econômico-financeiro em função da impossibilidade de cobrança da tarifa de tais Usuários ou em função da deficiência na identificação de tais Usuários.

Solicita-se confirmação de que a regulação da Portaria AGEMS 245, de 11 de maio de 2023, acerca desta isenção será plenamente aplicável.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. O entendimento está correto.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 20:**

Edital item 10.5 - 10.5. Havendo empate na menor oferta para o valor da tarifa, será considerado como critério de desempate o maior valor de Aporte ofertado pelas Licitantes empatadas, conforme regramento disposto neste Edital e Anexos.

Como pode haver desempate pelo maior valor de Aporte se os valores são fixos e tabelados?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. A redação do item será ajustada e as alterações serão refletidas na versão final dos documentos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 21:**

Edital Item 12.10.2 - 12.10.2. As certidões previstas no item 11, Parte VII, que comporão o Envelope 3, deverão ser apresentadas dentro de seus respectivos prazos de validade no dia e horário da convocação mencionados no item 12.10 deste Edital.

Sugere-se que se indique, com maior precisão onde estão localizadas, no edital, as certidões mencionadas, na medida em que não foi possível identificar o que seria o “item 11, Parte VII”.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. A redação do item será ajustada e as alterações serão refletidas na versão final dos documentos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 22:**

Edital Item 13.2 – 13.2 O recurso deverá ser interposto em fase recursal única, iniciada no prazo de 03 (três) dias úteis contados da publicação da ata de julgamento dos Documentos de Habilitação.

Entende-se, com base na Lei nº 14.133/2021, que o prazo de 3 dias úteis é, na verdade, o prazo final para a interposição do recurso. Assim, sugere-se a exclusão da palavra “iniciada”, já que sua utilização na atual redação pode levar à interpretação equivocada de que o prazo para a interposição de recurso se inicia apenas após 3 dias úteis da publicação da ata de julgamento dos Documentos de Habilitação.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. A redação do item será ajustada e as alterações serão refletidas na versão final dos documentos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 23:**

Edital item 14.2.1.1. - 14.2.1.1. A minuta do Contrato de Administração de Conta, deverá ser previamente encaminhada para análise da Comissão, tendo está o prazo de 05 (cinco) dias úteis a contar do recebimento do referido instrumento para manifestar sua aprovação ou indicar os itens que eventualmente precisarão ser ajustados;

Em caso de não manifestação pela CEL, considera-se aprovado? E o anexo 7 coloca como intervenientes anuentes o Estado de Mato Grosso do Sul e AGEMS. A esses órgãos não é necessário o envio? O cumprimento deste item do Edital habilita a assinatura do contrato por todos os envolvidos?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Deverão ser observadas as disposições previstas no item 14.2.1.1 do Edital, cabendo a proponente encaminhar a minuta do Contrato de Administração de Conta para análise da comissão. A Comissão ficará responsável pela análise da minuta do contrato incluindo eventuais aprovações necessárias no âmbito da Administração Pública do Estado. Casos específicos serão avaliados e decididos pela Comissão no momento de sua ocorrência, no âmbito de suas atribuições.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 24:**

Contrato de Concessão – Item 1 – Conceito de Desconto de Reequilíbrio - Desconto de Reequilíbrio: percentual que será deduzido da Tarifa de Pedágio, com vistas à manutenção da equivalência contratual entre as duplicações realizadas e a sua remuneração, nos termos do Anexo 12 – Desconto de Reequilíbrio;

Embora a minuta de contrato preveja o Desconto de Reequilíbrio, não há previsão do Acréscimo de Reequilíbrio, figura relevante para incentivar a antecipação de investimentos, e que, portanto, vem sendo adotado nos novos modelos contratuais. Por se tratar de boa prática regulatória, sugere-se que seja adotada nesta Concessão.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que, em decorrência das contribuições recebidas, o Anexo 12 – Desconto de Reequilíbrio será suprimido. Destaca-se que, apesar da exclusão, o Contrato já prevê mecanismos de incentivo para a célere conclusão das obras, com a previsão de degrau tarifário após a conclusão de obras de ampliação de capacidade. Também são previstos mecanismos de penalização em caso de descumprimento de obrigações de investimento previstas no Contrato de Concessão.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 25:**

Contrato de Concessão – Cláusula 5.1.3. Cumprir as condicionantes ambientais já existentes ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos ambientais e arcar com os custos delas decorrentes. Questiona-se o órgão ambiental estadual que será competente para emissão das licenças, inclusive das BRs delegadas ao Estado, participou da discussão acerca da implantação das obras e operação das Rodovias escopo desta Concessão e, se as licenças ambientais vigentes, suas condicionantes e seus processos de desenvolvimento serão disponibilizados aos licitantes.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Os estudos de viabilidade elaborados para fundamentar o processo de concessão do Sistema Rodoviário levaram em prática a análise e levantamento de passivos e a proposição de ações e investimentos a serem executados pela futura concessionária para assegurar a fiel observância das normas e regulamentos ambientais aplicáveis ao Projeto. Os estudos ambientais estão detalhados na Modelagem Técnica, Produto 3 “Estudos Ambientais”. Com base em referidos estudos foram já previstos no Programa de Exploração Rodoviária - cujas obrigações são vinculantes à futura Concessionária – investimentos e ações imediatas a serem cumpridas pela Concessionária após a assunção do Sistema Rodoviário. Sem prejuízo, caberá a Concessionária promover o licenciamento ambiental do projeto adotando todas as condicionantes e ações indicadas pelos órgãos ambientais competentes.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 26:**

Contrato de Concessão – Cláusula 5.1.6 - 5.1.6. O prazo para análise e emissão das licenças, certidões, alvarás, anuências e autorizações, será àquele estabelecido na legislação vigente do órgão licenciador, com as devidas particularidades.

Da leitura da Resolução SEMADE n. 09 não se vislumbra prazo para manifestação pelo órgão ambiental estadual. Ante o fato de que o CAPEX está concentrado nos primeiros anos da Concessão e as obras de ampliação de capacidade dependem da emissão de LIO e os contornos a serem implantados da emissão de LP, questiona-se qual é o prazo que o órgão ambiental tem para se manifestar a respeito das Cartas Consultas, realização de vistoria no Sistema Rodoviário, emissão de eventuais ofícios de pendência (sempre considerando as peculiaridades do empreendimento) e emissão das Licenças respectivas.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Os estudos de viabilidade, assim como a minuta do Programa de Exploração Rodoviária estão sendo revistos para viabilizar a melhor distribuição dos investimentos nos anos iniciais da Concessão. Sem prejuízo, o art. 14 da Resolução CONAMA 237/97 já estabelece os prazos a serem considerados para fins de licenciamento nos casos de ausência de fixação de prazos específicos pela autoridade ambiental competente pelo processo de licenciamento.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 27:**

Contrato de Concessão – Cláusula 6.2.2 - 6.2.2. A AGEMS, com o apoio técnico da AGESUL, deverá se manifestar sobre o anteprojeto no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, a contar da apresentação deste pela Concessionária.

Considerando que o Estado possui uma Agência Reguladora estruturada, questiona-se o motivo de envio para análise da AGESUL, bem como qual deve ser a conduta da SPE em caso de divergência entre elas, tendo em vista inclusive os prazos de execução dos investimentos previstos no PER.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que a Cláusula será revisada e as alterações serão refletidas na versão final dos documentos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 28:**

Contrato de Concessão – Cláusula 7.1.2 e 7.3.1. - 7.1.2. Ao Poder Concedente cabe providenciar a declaração de utilidade pública, mediante solicitação justificada da Concessionária, no prazo máximo de 06 (seis) meses, a contar da solicitação.

7.3.1. A não obtenção da declaração de utilidade pública dentro do prazo de 06 (seis) meses, contados a partir da solicitação formulada perante o Poder Concedente, não acarretará responsabilização da Concessionária, desde que, comprovadamente, o fato não lhe possa ser imputado.

Considerando que os trabalhos iniciais devem ser cumpridos no prazo de 12 meses; considerando que os pórticos do *free flow* e Bases de Serviços Operacionais têm localização determinada pelo PER; considerando que o CAPEX do primeiro ano é de R\$ 550 milhões; e considerando que, se o expropriado não conceder entrada amigável em área, a SPE deverá ajuizar ação de desapropriação e que, para obtenção de liminar de imissão na posse, necessita da DUP, não haverá prazo suficiente para a SPE cumprir as obrigações previstas no PER se mantido esse prazo de seis meses, razão pela qual solicita-se que esse prazo seja reduzido para 60 dias.

A exemplo da disposição constante do Contrato de Concessão nº 002/2023 que prevê o prazo de 60 dias nessas cláusulas.

**Resposta:** Agrademos a contribuição. Informamos que o prazo será ajustado para 60 (sessenta) dias.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 29:**

Contrato de Concessão – Cláusula 7.2.2 - 7.2.2. A Concessionária considerou, na Proposta Econômica apresentada, o montante para promoção de desocupações, identificadas até a Data de Eficácia, de R\$ 1.668.690,00 (um milhão, seiscentos e sessenta e oito mil, seiscentos e noventa reais), a ser reajustado anualmente com base no IPCA. 7.2.2.2. O montante para desocupação previsto na subcláusula 7.2.2, deverá ser utilizado para promoção de desocupações em ocupações irregulares identificadas até a Data de Eficácia, conforme plano de desocupação a ser apresentado pela Concessionária em até 06 (seis) meses contados da Data de Eficácia.

Solicita-se acesso aos levantamentos que embasaram o montante previsto na cláusula supra.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Esta verba é uma contingência para a promoção de desocupações, com base no valor de construção e remoção de famílias. Referidos custos encontram-se precificados nos Estudos de Viabilidade “MC Marginais - R04”, anexa aos cálculos do CAPEX.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 30:**

Contrato de Concessão – Cláusula 8.1.4 - 8.1.4. O Poder Concedente obriga-se a rescindir, até a Data de Eficácia, todos os contratos referentes a obras e serviços no Sistema Rodoviário que estejam em vigor na data de assinatura do Contrato, que impeçam ou prejudiquem a Concessionária no atendimento aos Parâmetros de Desempenho nele estabelecidos, com exceção do descrito na subcláusula 8.1.5.

Solicita-se que seja esclarecido se há contratos vigentes que se enquadrem nessa cláusula e, em caso positivo, informação acerca das medidas que estão sendo adotadas pelo Poder Concedente para rescindi-los. Requer-se, adicionalmente, esclarecimento quanto aos contratos que seriam mantidos por não impedirem ou prejudicarem a SPE no atendimento dos parâmetros de desempenho nele estabelecidos.

**Resposta:** A análise de contratos vigentes que se enquadrem nas condições previstas na cláusula 8.1.5 do Contrato de Concessão será realizada até a Data de Eficácia do Contrato. Sem prejuízo, esclarecemos que durante a fase de estudos, não foram identificados contratos com potencial de impedir ou prejudicar a SPE no cumprimento de suas obrigações.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 31:**

Contrato de Concessão – Cláusula 8.1.5 - 8.1.5. A execução das obras no Contorno de Três Lagoas, especificado no PER, é de responsabilidade do DNIT, sendo transferida à Concessionária, juntamente com os demais bens integrantes do respectivo subtrecho, após sua conclusão total ou parcial.

Questiona-se se será dado acesso à Concessionária toda a documentação pertinente, bem como quais são os parâmetros que essa obra está sendo executada, haja vista as disposições da cláusula citada.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Toda documentação técnica será disponibilizada para conhecimento da concessionária.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 32:**

Contrato de Concessão – Cláusulas 8.1.7 e 23.2.18

8.1.7. A Concessionária é integralmente responsável pela remoção de todas as interferências existentes no Sistema Rodoviário.

23.2.18. Custos decorrentes da necessidade de remoção e/ou recolocação de interferências existentes no Sistema Rodoviário, necessárias à execução das obras e serviços previstos no Contrato, junto aos demais concessionários de serviços públicos e outras empresas atuantes no setor de infraestrutura;

Questiona-se se há interferências no Sistema Rodoviário. Em caso positivo, solicita-se apresentação de lista de tais interferências e documentação respectiva. Considerando que as autorizações para uso da faixa de domínio são dadas a terceiros a título precário, ou seja, revogáveis a qualquer tempo e sempre a critério do poder público ou da sua entidade delegada, a responsabilidade de remoção é do terceiro responsável pela implantação da interferência. Sugere-se, portanto, a exclusão da Cláusula 8.1.7, por onerar desnecessariamente o Estado.

**Resposta:** No âmbito dos Estudos de Viabilidade da Concessão foram previstos custos para o remanejamento das eventuais interferências nas obras de ampliação de capacidade. Contudo, nos termos das cláusulas 8.1.7 e 23.2.18 do Contrato de Concessão, a responsabilidade por remoções de interferências é de responsabilidade da Concessionária, sendo que os custos decorrentes de referidas remoções são de responsabilidade do Poder Concedente. Referida alocação de risco busca mitigar os riscos de que a Concessionária suporte custos imprevisíveis que podem surgir para a remoção de interferências vinculadas a outras prestadoras de serviços públicos ou empresas atuantes no setor de infraestrutura. Destaca-se que as interferências podem ocorrer no âmbito da prestação de serviços públicos de competência da União, não podendo haver a simples revogação unilateral de autorizações ou remoção unilateral de interferências.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 33:**

Contrato de Concessão – Cláusula 9.3.2 - 9.3.2. Ter pleno conhecimento de que assume as consequências ordinárias e extraordinárias decorrentes dos riscos por ela assumidos no Contrato;

Considerando que as consequências extraordinárias não são passíveis de mensuração e que o modelo adotado para essa concessão, diversamente de outros em processo de licitação, não contém mecanismos de compartilhamento de riscos relevantes da Concessão, tais como demanda, variação de preço de insumos, geológico e riscos residuais, esse tipo de declaração acaba por aumentar demasiadamente a classificação de risco do projeto, com reflexo direto em sua TIR. A título de exemplo, os reequilíbrios decorrentes dos impactos da COVID foram embasados em seu caráter extraordinário e fundamentado na teoria das áleas, que só deve ser afastada caso todos os riscos que possam comprometer a continuidade do contrato sejam compartilhados entre as Partes, por meio de mecanismos objetivos.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que os riscos associados à concessão estão claramente definidos no Contrato de Concessão. Além disso, conforme disposto no item 2.3 do Edital, é responsabilidade das licitantes interessadas realizar os levantamentos necessários para identificar eventuais riscos envolvidos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 34:**

Contrato de Concessão – Cláusula 12.1.2, 12.1.5 e 12.1.6 - 12.1.2. **Apresentar à AGEMS e ao EPE**, no prazo por essa estabelecido, informações adicionais ou complementares que está venha formalmente a solicitar; 12.1.4. Apresentar à AGEMS e ao EPE as informações previstas no PER;

12.1.5. **Apresentar à AGEMS e ao EPE**, em até 45 (quarenta e cinco) dias do encerramento de cada trimestre, balancete contábil e suas demonstrações financeiras completas correspondentes ao trimestre encerrado;

12.1.6. **Apresentar à AGEMS e ao EPE**, até o mês de maio de cada ano, as Demonstrações Financeiras Anuais completas, devidamente auditadas por empresa de auditoria independente e publicadas no DOE e em jornal de grande circulação, de acordo com as normas de contabilidade brasileiras e/ou regulamentação da AGEMS, com destaque para as seguintes informações, relativas ao exercício encerrado em 31 de dezembro do ano anterior:

Os relatórios previstos no PER abarcam todas as informações relevantes da Concessão e a periodicidade da sua emissão garantem ao agente fiscalizador o acesso tempestivo às principais ocorrências da Concessão.

No que se refere aos balanços trimestrais e às demonstrações financeiras, além da apresentação ao agente fiscalizador, referida documentação será disponibilizada pela Companhia em seu site, sendo de fácil acesso a todos os interessados.

Considerando que o Estado possui uma Agência Reguladora estruturada, questiona-se o motivo de envio para o EPE, bem como qual será a conduta da SPE em caso de divergência entre esses órgãos, ante os prazos peremptórios a serem cumpridos conforme Contrato e PER.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que a disponibilização dos documentos ao EPE ocorre exclusivamente para o acompanhamento da concessão. A responsabilidade pela fiscalização, no entanto, é da AGEMS, conforme as atribuições previstas na Lei Estadual nº 2.363/01, regulamentada pelo Decreto Estadual nº 15.796/2021.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 35:**

Contrato de Concessão – Cláusula 12.1.6 - 12.1.6. Apresentar à AGEMS e ao EPE, até o mês de maio de cada ano, as Demonstrações Financeiras Anuais completas, devidamente auditadas por empresa de auditoria independente e publicadas no DOE e em jornal de grande circulação, de acordo com as normas de contabilidade brasileiras e/ou regulamentação da AGEMS, com destaque para as seguintes informações, relativas ao exercício encerrado em 31 de dezembro do ano anterior:

A Lei 13.818/2019, em vigor desde 01/01/2022 excluiu essa obrigatoriedade da Lei das S.A., por isso sugere-se que esse dispositivo seja adaptado à legislação vigente.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que a Cláusula será revisada.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 36:**

Contrato de Concessão – Cláusula 12.1.8.2 - 12.1.8.2. Estatísticas mensais de acidentes durante a Concessão, incluindo a identificação do local e **causa**, bem como as providências adotadas para redução da incidência, conforme previsto no PER;

Considerando que cabe à Polícia Militar Rodoviária ou Polícia Rodoviária Federal definir a causa do acidente, sugere-se que essa previsão seja reformulada, para que a causa do acidente seja incluída nas estatísticas quando essa informação for fornecida pela PMRv ou PRF. Está correto o entendimento?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. O entendimento está correto. A cláusula 12.1.8.2 será revisada.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 37:**

Contrato de Concessão – Cláusula 12.8. - 12.8. A qualquer tempo, a AGEMS, a AGESUL, o Poder Concedente ou terceiro por elas autorizado terá acesso irrestrito ao Sistema Rodoviário e

aos Bens da Concessão, para realizar pesquisas de campo, estudos de interesse público, entre outros.

Anexo 6 do Contrato de Concessão – Item 8.3. - 8.3. A Concessionária garantirá à AGEMS, ao Poder Concedente e ao Verificador Independente, acesso irrestrito e ininterrupto à infraestrutura, bem como acesso irrestrito, ininterrupto e on-line aos sistemas de acompanhamento e monitoramento dos serviços.

Considerando que a SPE é responsável pelo Sistema Rodoviário e por ele responde perante os órgãos e os usuários da Rodovia, inclusive com relação à Responsabilidade Civil, o acesso deve observar as regras de segurança. Por esse motivo, sugere-se que a cláusula seja reformulada nesse sentido, haja vista que as expressões “a qualquer tempo” e “irrestrito” podem colocar em risco a segurança viária ...

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a cláusula não será alterada, pois a prerrogativa de fiscalização do Poder Concedente está claramente estabelecida nos artigos 29 e 31 da Lei Federal nº 8.987/1995. Esses dispositivos asseguram ao Poder Concedente o direito de fiscalizar a qualquer momento e de ter acesso irrestrito às obras e instalações, tornando a submissão à fiscalização uma obrigação legal da Concessionária. Da mesma forma, o Decreto Estadual nº 16.223/2023 e o Decreto Estadual nº 15.796/2021 conferem à AGESUL e à AGEMS, respectivamente, poderes de fiscalização, dentro de suas atribuições.

#### ➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 38:**

Contrato de Concessão – Cláusula 12.13 - 12.13. A Concessionária será responsável pela identificação dos usuários que excederem a velocidade permitida na rodovia, devendo apoiar administrativamente a autoridade de trânsito, para a lavratura dos autos de infração e cobrança das multas emitidas, assumindo as seguintes obrigações:

12.13.1. Fornecer as informações necessárias para o preenchimento do auto de infração, para fins de aplicação das penalidades previstas na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), provendo sistema de apoio ao processamento de infrações que permita a integração aos sistemas da autoridade de trânsito, e o preenchimento e lavratura eletrônicos da infração.

Anexo 10 do Contrato de Concessão – item 2.9.3, 4 e 7 - 2.9.3 Colaborar na identificação dos veículos que não efetivarem o pagamento da Tarifa, para fins de aplicação das penalidades previstas na Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro);

4.1. A Concessionária deverá identificar os veículos que não efetuarem o pagamento da Tarifa por meio das modalidades permitidas e nos prazos disponibilizados, conforme previsto neste Anexo.

4.2. A Concessionária deverá enviar semanalmente à AGESUL, ou quem lhe faça as vezes, e ao Poder Concedente, relatório contendo, no mínimo:

i) Os registros, as evidências e as informações que possibilitem à AGESUL, ou quem lhe faça as vezes, emitir as multas de evasão, nos termos dos artigos 209-A e 280 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e da Lei Federal nº 14.157 de 1º de junho de 2021, quais sejam: local, data e hora do cometimento da infração, caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca e espécie, e outros elementos solicitados pela AGESUL, desde que imprescindíveis para a emissão das multas, observada a regulação vigente.

ii) Os registros e as evidências que indiquem o número de eixos tocantes e não tocantes no solo e categoria de cada Usuário Inadimplente.

7.1. É dever da Concessionária identificar e implantar as medidas e as soluções necessárias para mitigar e/ou reduzir o percentual de Usuários não identificados.

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.4.4.5 - O arquivo disponibilizado à fiscalização da autoridade de trânsito competente e AGEMS e Polícias Rodoviárias deverá conter, no mínimo, os seguintes dados: • Dados do proprietário (CPF/CNPJ, nome e endereço completo) • Dados do veículo (placa/marca/modelo/espécie); Dados da infração (número do auto de infração, código e descrição da infração, tipificação, pontuação, velocidades aferida e permitida, local, data/hora da infração, valor da multa, código do equipamento medidor de velocidade) e demais informações capturadas pelos equipamentos.

Da leitura dessas cláusulas entende-se que será dado à SPE amplo acesso a todos os bancos de dados dos órgãos de trânsito estaduais e federais, pois sem referido acesso a SPE tem acesso apenas à placa do veículo conforme registro via pôrtico do *free flow*.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. O item do Anexo 2 - PER será revisado.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 39:**

Contrato de Concessão – Cláusula 16.1. - 16.1. Durante todo o período da Concessão, a partir do primeiro mês após a Data de Eficácia, a Concessionária deverá, anualmente, destinar o montante de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), a ser atualizado pelo IRT, a projetos e estudos que visem ao desenvolvimento tecnológico e outras inovações, relativas ao objeto da Concessão.

O valor anual de R\$ 50.000,00 é bastante inferior aos valores de mercado para fins de desenvolvimento tecnológico. Haja vista a importância desses recursos para a inovação, sugere-se a revisão deste valor.

**Resposta:** Agradecemos a Contribuição. A redação da cláusula será ajustada, o montante devido a título de verba destinada ao Desenvolvimento Tecnológico – RDT, deverá ser pago mensalmente.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 40:**

Contrato de Concessão – Cláusula 17.2 – 17.2. Os valores relacionados à Outorga Variável, deverão ser depositados pela Concessionária na Conta Centralizadora, e serão utilizados para a eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, em razão do sistema de pedagiamento *Free Flow*, observado o mecanismo de Compensação de Evasão, constante do Anexo 10 – Sistema de Cobrança sem Barreiras.

Anexo 10 do Contrato de Concessão – Item 5.6. 5.6. Caso os recursos depositados na Conta Centralizadora, não sejam suficientes para fazer frente à Notificação de Compensação de Evasão, o Poder Concedente deverá assegurar recursos orçamentários para o pagamento dos valores comprovadamente devidos à Concessionária.

Sugere-se que se esclareça no contrato que, não obstante esteja previsto que o valor da outorga variável será utilizado para a eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em razão do valor da inadimplência no sistema de pedagiamento *Free Flow*, todos os recursos depositados na Conta Centralizadora, previstos na Cláusula 21.1 poderão ser utilizados para a eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, em razão da evasão decorrente do sistema de pedagiamento *Free Flow*.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. A destinação do valor depositado na Conta Centralizadora também poderá ser utilizada para a Compensação da Evasão, conforme previsto no Anexo 10 do Contrato de Concessão.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 41:**

Contrato de Concessão – Cláusula 21.2.2. - 21.2.2. Na hipótese de insuficiência de saldo na Conta Centralizadora, que inviabilize o mecanismo de Composição de Evasão, o Poder Concedente deverá assegurar recursos orçamentários para o pagamento dos valores comprovadamente devidos à Concessionária.

21.2.2.1. Caso o valor da Conta Centralizadora não seja suficiente para reposição das perdas da Concessionária, o Poder Concedente deverá, com a máxima urgência, recompor o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, podendo utilizar, inclusive, os demais mecanismos de recomposição previstos no Contrato.

Por se tratar de risco extremamente relevante para bancabilidade do projeto, chama atenção a ausência de garantias, diversamente do que ocorre em outros modelos contratuais em que se adota o sistema de *free flow*, especialmente porque é previsto (1) que o pagamento à Concessionária será feito com recursos orçamentários, cuja disponibilidade depende de todo um rito, que inclui sua aprovação nas leis orçamentárias, de modo que não podem ser efetivamente assegurados pelo Poder Concedente; (2) em caso de insuficiência, será feita a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, conforme demais mecanismos de recomposição

previstos no Contrato, ou seja, de acordo com o Anexo 5, via FCM, que tem seu reembolso diluído no período restante da concessão. Tendo em vista que a proposta econômica considera a entrada imediata de dinheiro para cumprimento das obrigações previstas no Contrato de Concessão, a recomposição do fluxo de caixa no prazo de 30 anos, desequilibra o aspecto financeiro da equação econômica do contrato de concessão.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. De acordo com a Cláusula 21.1 do Contrato de Concessão, a Conta Centralizadora será composta pelo Aporte, pela Outorga Variável e pelos recursos referentes à evasão dos Usuários ao pagamento da Tarifa no âmbito do Sistema de Cobrança sem Barreiras, conforme previsto no artigo 209-A da Lei Federal nº 9.503/1997. Dessa forma, o que está disposto na Cláusula 21.2.2 constitui uma exceção à regra geral, permitindo que a recomposição seja realizada por qualquer um dos meios previstos na Cláusula 24.3 do Contrato de Concessão.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 42:**

Contrato de Concessão – Cláusula 21.5 - 21.5. Cabe exclusivamente ao Poder Concedente, com o apoio da AGEMS, no quanto aplicável, providenciar e intermediar, junto à AGESUL e ao DETRAN/MS, o instrumento contratual pertinente, para operacionalização do direcionamento dos valores dos recursos relacionados à evasão dos Usuários, nos termos do artigo 209-A da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro 1997, para a Conta Centralizadora.

Da leitura da cláusula entende-se que essa operacionalização e direcionamento depende de providências. Solicitam-se esclarecimentos no sentido de que referido cumprimento estará devidamente operante previamente à operação dos pórticos de free flow e em caso de não operacionalização tempestiva com o início da arrecadação da tarifa de pedágio, sugere-se para que a cláusula seja retificada para prever que a SPE terá seu saldo recomposto através de notificação de compensação emitida ao Banco depositário com transferência dos valores da Conta Centralizadora para a Conta de Livre Movimentação.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que as medidas necessárias para formalização do instrumento contratual para operacionalização do direcionamento dos valores dos recursos relacionados à evasão dos Usuários, nos termos do artigo 209-A da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro 1997, para a Conta Centralizadora, estão sendo adotadas pelos responsáveis, a fim de que o tema esteja devidamente equalizado antes do início da operação dos pórticos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 43:**

Contrato de Concessão – Cláusula 24.1.3 e 24.3.2 - 24.1.3. A AGEMS será responsável por conduzir a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, quando cabível nos termos da lei e nas hipóteses previstas no Contrato, submetendo seu Parecer Técnico para aprovação do Poder Concedente.

24.3.2. As alterações contratuais decorrentes do processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deverão ser incorporadas ao Contrato mediante termo aditivo, com exceção do Desconto de Reequilíbrio, que ocorrerá nos termos do Anexo 12 – Desconto de Reequilíbrio.

O procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro acima previsto baseia-se no modelo adotado no Estado de São Paulo, após alteração do marco legal (reforma administrativa) bastante criticada. Por não se tratar de boa prática regulatória - seja pelo enfraquecimento institucional que representa para a Agência Reguladora, seja pela morosidade que acarreta na recomposição -, está sendo atualmente revisto. No caso do Estado do Mato Grosso do Sul, em que não há legislação que imponha esse procedimento, sugere-se que seja preservada a sistemática atual.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que as Cláusulas serão revisadas.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 44:**

Da leitura de alguns pontos do Contrato de Concessão e seus Anexos:

- Cláusula 6.2.2 e 6.4 que prevê que a AGESUL também se manifestará sobre os anteprojetos;

- Cláusula 12.1.2 e 12.1.3 que está previsto que as obrigações do PER bem como outras que forem solicitadas deverão ser apresentadas à AGEMS e EPE;
- Cláusula 24.1.3 que determina que o parecer técnico da AGEMS da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato deverá ser aprovado pelo Poder Concedente;
- Cláusula 24.3.2 determina que toda alteração contratual decorrente de revisão tarifária deverá ser incorporada mediante Termo Aditivo;
- Anexo 6, item 1.1 está previsto que o Verificador Independente aferirá o desempenho da AGEMS, Poder Concedente e Concessionária;
- Item 2.7.1.1 do Anexo 6 está previsto que os relatórios do Verificador Independente deverão ser apresentados ao Poder Concedente, AGEMS, EPE além da Concessionária;
- Item 5, alínea (vii) do Anexo 6 está previsto que o Verificador Independente informa à AGEMS e ao Poder Concedente os descumprimentos do PER e do Contrato de Concessão;
- Item 6 do anexo 6 está previsto que o Verificador Independente apresentará seus produtos à AGEMS, Poder Concedente e EPE;
- Item 8.1 do Anexo 6 está previsto que todos os documentos elaborados pelo Verificador Independente deverão ser entregues de modo concomitante à Concessionária, AGEMS, Poder Concedente e EPE;
- Item 6 do Anexo 7 tece obrigações sobre a conta centralizadora à Concessionária e ao Poder Concedente;
- Item 5.1 do Anexo 7 o Banco Depositário prestará contas mensais ao Poder Concedente, AGEMS e Concessionária;
- Anexo 8 prevê competências à AGEMS, SEILOG, PMRv, AGESUL, DETRAN e em seu item 3.3 preceitua que a Gestão da Concessão caberá ao Poder Concedente por intermédio da SEILOG com apoio da AGEMS e da AGESUL;
- Anexo 10, item 2.7 está previsto que a Concessionária poderá fechar seções das faixas de rolamento sob as quais estão situadas os Pórticos de Pedágio Eletrônico para a realização de procedimentos de manutenção e/ou certificação, caso necessário e mediante comunicação prévia à AGEMS, à AGESUL e ao DETRAN/MS;
- Item 2.9.10 do anexo 10 estabelece que o controle da arrecadação da tarifa dar-se-á através de procedimentos de compartilhamento de informações estipulados pela AGEMS e pela AGESUL;
- Item 2.9.14 do Anexo 10 estão previstas obrigações de compartilhamento de informações de modo on-line para AGEMS, AGESUL, DETRAN e Poder Concedente.

Da leitura do contrato e seus anexos conforme itens supra entende-se que a SPE deverá reportar suas obrigações a diversos órgãos. O Estado do MS possui Agência Reguladora estruturada e, do modo como estão dispostas as cláusulas, não fica claro de que modo a SPE procederá em caso de emissão de mais de uma decisão por mais de um órgão nos diversos assuntos ora elencados. Também não está claro como a SPE procederá com seus prazos em caso de divergência entre esses órgãos, tampouco como será tratado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato em caso de divergência entre esses órgãos, sem prejudicar o andamento da prestação dos serviços e em consequência afetar o usuário do sistema rodoviário. Solicita-se esclarecimento sobre essas situações.

E, ante essa situação de prestação de informações a diversos órgãos, solicita-se que se esclareça se no dimensionado do OPEX do projeto foi considerado efetivo para cumprimento dessas demandas?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que as Cláusulas serão revisadas

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 45:**

Anexo 6 do Contrato de Concessão – Da Contratação do Verificador Independente

Da leitura do anexo 6 em conjunto com a Cláusula 14 do Contrato de Concessão, verificou-se que não há valor considerado para a remuneração do Verificador Independente.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que o valor para contratação do Verificador Independente está previsto no modelo econômico-financeiro e cabendo a cada Proponente estimar os custos com a contratação do Verificador Independente.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 46:**

Anexo 6 do Contrato de Concessão – item 2.3 - 2.3. A verificação independente ocorrerá por, **ao menos, 08 (oito) anos**, tendo início a partir da Data de Eficácia do Contrato de Concessão, observado o prazo de contratação constante do item 2.2 acima.

Esclarecimento: entende-se dessa leitura que a atuação do Verificador Independente poderá ser estendida. Solicita-se esclarecimento a respeito do prazo dessa extensão? Uma vez ocorrida, está prevista na modelagem financeira do projeto? E em caso de ocorrência a SPE terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro, ou deve-se orçar essa despesa para o todo o período da Concessão?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que a contratação do Verificador Independente é obrigatória nos 8 anos contados a partir da Data de Eficácia do contrato, e que a modelagem econômico-financeira será revista para refletir a exigência circunscrita a esse prazo.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 47:**

Anexo 6 do Contrato de Concessão – item 7.5 e 7.6 - 7.5. O Poder concedente e a AGEMS deverão figurar como terceiros intervenientes na contratação do Verificador Independente.

7.6. A Concessionária deverá encaminhar à AGEMS, a minuta do contrato a ser celebrado com o Verificador Independente, para prévia e expressa anuência.

Tendo em vista o prazo de até 60 dias, contados da data de eficácia, para contratação do Verificador Independente, e que a minuta deverá contar com a prévia anuência dos terceiros que a assinaram, e que, só após essa manifestação, serão coletadas as assinaturas, sugere-se que seja estipulado prazo máximo para manifestação dos envolvidos e que a eventual discordância com as disposições da minuta fique circunscrita a eventual discrepância das diretrizes previstas neste Anexo, a fim de que a contratação do VI não seja postergada.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que a Cláusula será revisada.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 48:**

Anexo 7 do Contrato de Concessão – Considerando C - C. De acordo com a subcláusula Erro! Fonte de referência não encontrada do referido Contrato, é condição de início da Data de Eficácia, a contratação do Banco Depositário, a abertura da Conta Centralizadora, e a celebração do Contrato de Administração de Conta;

Da leitura desse considerando, haja vista as disposições do Edital de Licitação, sugere-se que a redação seja alterada para substituir “Data de Eficácia” para “assinatura do Contrato de Concessão”.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. A redação será ajustada.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 49:**

Anexo 7 do Contrato de Concessão – item 4.5. - 4.5. Os recursos relacionados ao artigo 209-A da Lei Federal nº 9.503/1997, decorrentes da evasão serão depositados pela AGESUL na Conta Centralizadora, nos termos do Convênio a ser celebrado pelo Poder Concedente, para composição do valor mínimo estabelecido na subcláusula 4.2.

Por se tratar de tema relevante para a avaliação de risco dos licitantes, sugere-se que a minuta desse convênio seja disponibilizada quando da realização da licitação. Também é importante esclarecer o que ocorrerá no caso de demora na sua formalização. Além disso, sugere-se que se deixe claro que será transferida para a Conta Centralizadora a integralidade dos valores arrecadados pela aplicação de multas de trânsito decorrentes do artigo 209-A da Lei Federal nº 9.503/1997.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que as medidas necessárias para formalização do instrumento contratual para operacionalização do direcionamento dos valores dos recursos relacionados à evasão dos Usuários, nos termos do artigo 209-A da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro 1997, para a Conta Centralizadora, estão sendo adotadas pelos responsáveis, a fim de que o tema esteja devidamente equalizado antes do início da

operação dos pórticos. Ademais, esclarecemos que será transferida para a Conta Centralizadora os valores relacionados à evasão, descontado o percentual previsto ao Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito pelo art. 320, §1º da Lei Federal nº 9.503/1997, bem como outras deduções legais eventualmente cabíveis.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 50:**

Anexo 7 do Contrato de Concessão – item 5.1 - 5.1. A partir da data de assinatura do presente Contrato, o Banco Depositário encaminhará relatório mensal ao Poder Concedente, à AGEMS e à Concessionária, contendo:

Entende-se que esse envio é meramente informativo e somente a AGEMS tem poderes para manifestação.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. O entendimento está correto.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 51:**

Anexo 7 do Contrato de Concessão – Item 6 - 6.1. A Concessionária e o Poder Concedente manterão, na qualidade de fiel depositários, a posse de todos os documentos relacionados com a Conta Centralizadora das quais sejam titulares, conforme o caso, incluindo demonstrativos de saldos e extratos e documentos celebrados com o Banco Depositário para abertura e manutenção da Conta Centralizadora.

6.2. A Concessionária e o Poder Concedente deverão praticar todos os atos necessários à existência e boa conservação dos documentos referidos na Cláusula acima, conforme aplicável. A Conta centralizadora é de titularidade da SPE, atuando o Poder Concedente apenas como interveniente anuente. Solicita-se esclarecimento sobre essa cláusula.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. O entendimento está correto, o Poder Concedente figura como interveniente anuente uma vez que assume apenas obrigações acessórias no âmbito do Contrato.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 52:**

Anexo 8 da Contrato de Concessão – Item 2.1.3 - 2.1.3. Competirá à Polícia Militar Rodoviária: 2.1.3.1. Executar a fiscalização do trânsito, como Agente da Autoridade de Trânsito do Órgão Executivo Rodoviário, nos termos do Art. 23, III, do CTB; 2.1.3.2. Fiscalizar e autuar os responsáveis por infrações à legislação de transporte de produtos perigosos nas rodovias sob jurisdição estadual, compreendendo, inclusive, as medidas administrativas definidas no Capítulo V, do Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos; 2.1.3.3. Executar as atuações com base nos elementos de informações constantes dos documentos previstos no artigo 131 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e artigo 22 do Decreto nº 96.044, de 18 de maio de 1988.

Essa disposição também é aplicável à Polícia Rodoviária Federal? Da leitura dessa cláusula conclui-se que as Polícias deverão observar essas disposições, mas e seus regulamentos próprios e previsões legais? Sugere-se também a inclusão nessa cláusula da sua competência para abordar os usuários infratores e autuar as evasões do pórtico do *free flow*.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. A redação será ajustada para incluir a Polícia Rodoviária Federal e todas as previsões legais. Quanto a autuação de infrator por evasão este será autuado pela constatação eletrônica não dependendo de autoridade presente.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 53:**

Anexo 8 do Contrato de Concessão – item 2.1.4 - 2.1.4. Competirá à AGESUL, observadas as diretrizes legais e o Convênio nº 064/2022, ou outro que venha a substituí-lo.

Solicita-se acesso ao Convênio n. 064/2022.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. O Convênio será disponibilizado juntamente com os demais documentos da licitação.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 54:**

Anexo 8 do Contrato de Concessão – item 2.1.4.1 - 2.1.4.1. Autorizar a construção de acessos, a ocupação e a utilização do leito e das faixas de domínio das estradas, inclusive de suas adjacências, para a realização de obras, serviços e atividades de interesse público;

Da leitura dessa cláusula a AGESUL terá poderes para autorizar a construção de acessos, a ocupação e a utilização do leito e das faixas de domínio das estradas.

Ante essas disposições, questiona-se sobre a disposição da Cláusula 7.2.1 do Contrato de Concessão que prevê que “A Concessionária é responsável por manter a integridade da faixa de domínio do Sistema Rodoviário, inclusive adotando as providências necessárias à sua desocupação, se e quando invadida por terceiros.” E a Cláusula 7.3.2 do Contrato de Concessão que prevê que “7.3.2. Caberá à AGEMS, após manifestação técnica da Concessionária e da AGESUL, a autorização para abertura de novos acessos à rodovia”. E a Cláusula 20.1 do Contrato de Concessão que prevê que “A utilização ou exploração da faixa de domínio de trecho integrante do Sistema Rodoviário pela Concessionária, bem como a exploração de Receitas Extraordinárias, são expressamente autorizadas pelo presente Contrato, mediante prévia autorização da AGEMS, devendo ser observada a Portaria AGEMS nº 206, de 20 de outubro de 2021 ou outra que venha a substitui-la”.

Solicita-se esclarecimento sobre qual disposição prevalecerá.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que os itens serão revisados.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 55:**

Anexo 8 do Contrato de Concessão – item 3.3 - 3.3. A gestão da presente Concessão caberá ao Poder Concedente, por intermédio da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística – SEILOG, com apoio da AGEMS e da AGESUL, conforme definição de competência delineadas. Da leitura dessa cláusula entende-se que as disposições terão decisão final pelo Poder Concedente. Está correto o entendimento? Em caso de múltiplas decisões e posicionamentos diversos do Poder Concedente, da AGEMS, da AGESUL, do VI e do EPE, qual deles a SPE terá que cumprir?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que o item será revisado. Esclarecemos que nos termos dos artigos 29 e 31 da Lei Federal nº 8.987/1995, o Poder Concedente possui a prerrogativa de fiscalização da Concessão. Da mesma forma, o Decreto Estadual nº 16.223/2023 e o Decreto Estadual nº 15.796/2021 conferem à AGESUL e à AGEMS, respectivamente, poderes de fiscalização, dentro de suas atribuições.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 56:**

Anexo 8 do Contrato de Concessão – Apêndice A – item 1.2. O Comitê é competente para solucionar divergências e controvérsias verificadas na execução do Contrato que:

- Digam respeito a aspectos de natureza técnica relacionados à execução do Contrato;
- Digam respeito a aspectos de natureza econômico-financeira relacionados à execução do Contrato;
- Digam respeito às obrigações constantes no PER.

Embora o referido item 1.2 indique de forma taxativa as matérias de competência do Comitê, há divergência nas disposições contratuais que se referem sobre as matérias de competência do Comitê Técnico de Governança. O item 41.5.2 da minuta do Contrato, por exemplo, afirma que o Comitê terá competência para solucionar eventuais divergências “natureza técnica, econômica ou relativa às obrigações constantes no Contrato e de seus Anexos, assim como divergências sobre a interpretação de cláusulas desses instrumentos contratuais”. O item 7.1.7.2., por sua vez, menciona que também compete ao Comitê solucionar eventual divergência sobre o valor de indenização em caso de desapropriação ou desocupação. O próprio Anexo 8, no item ii dos considerada, faz referência a “divergências de natureza técnica, econômico-financeira ou relativa às obrigações constantes do Contrato e de seus Anexos, assim como divergências sobre a interpretação de cláusulas desses instrumentos contratuais”, demonstrando que não há uniformidade nas referências. Assim, sugere-se que se esclareçam todas as matérias de

competência do Comitê, uniformizando as referências e que todas elas estejam taxativamente previstas no referido item 1.2 do Anexo 8.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que os itens e cláusulas serão revisadas.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 57:**

Anexo 10 do Contrato de Concessão – Sistema de Cobrança sem Barreiras

Solicita-se esclarecimento a respeito dos andamentos da regulamentação do *Free Flow* no Estado, a exemplo da formalização do Convênio entre Poder Concedente e AGESUL para cobrança das multas de evasão. Há um prazo para tais providências por parte do Poder Concedente e AGESUL? Como fica a cobrança das evasões se não houver tal regulamentação? Inclusive porque se o usuário verificar que o não pagamento da tarifa de pedágio não lhe traz consequências, a inadimplência aumentará o que poderá inviabilizar a implantação e operação do *Free Flow*. Caso a SPE cumpra as condições precedentes para a arrecadação da tarifa de pedágio e essa regulamentação não esteja finalizada, entende-se que 100% da receita apurada nos pôrticos tenham que ser resarcidas à Concessionária através de Notificação de Compensação emitida ao Banco Depositário para transferência da Conta Centralizadora para a Conta de Livre Movimentação. Está correto o entendimento?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. O entendimento não está correto. Informamos que as medidas necessárias para formalização do instrumento contratual para operacionalização do direcionamento dos valores dos recursos relacionados à evasão dos Usuários, nos termos do artigo 209-A da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro 1997, para a Conta Centralizadora, estão sendo adotadas pelos responsáveis, a fim de que o tema esteja devidamente equalizado antes do início da operação dos pôrticos. O compartilhamento do risco está expressamente previsto no item 6 do Anexo 10.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 58:**

Anexo 10 do Contrato de Concessão – item 2.1. - 2.1. A Concessionária deverá disponibilizar em seu sítio na internet e demais plataformas pertinentes (e.g. aplicativo para celulares) os valores de Tarifa vigentes de todas as categorias de veículo, para cada Praça de Pedágio Virtual do Sistema Rodoviário.

Entende-se que o texto “demais plataformas pertinentes” é a critério da SPE. Está correto o entendimento?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. O entendimento está correto.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 59:**

Anexo 10 do Contrato de Concessão – item 2.3 - 2.3. O exame das informações dos Usuários Inadimplentes, seguido de eventuais emissões de autos de infração, serão de responsabilidade da AGESUL e do DETRAN/MS, observada a legislação própria e os convênios celebrados.

Entende-se que a emissão e postagem dos autos de infração são de responsabilidade exclusiva da AGESUL e DETRAN. E eventuais prejuízos da SPE pela demora nessa emissão e postagem, a SPE emitirá Notificação de Compensação para débito da Conta Centralizadora para a Conta Livre Movimento. Está correto o entendimento?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. O entendimento está parcialmente correto. Esclarecemos que a emissão e a postagem dos autos de infração são responsabilidades da AGESUL e do DETRAN, conforme suas respectivas regulamentações. Os critérios para utilização do saldo da Conta Centralizadora estão expressamente previstos no Contrato de Concessão e em seus anexos, não estando a compensação por eventuais prejuízos decorrentes da demora na emissão dos autos de infração entre as possibilidades contempladas

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 60:**

Anexo 10 do Contrato de Concessão – item 2.4. - 2.4. A Concessionária deverá realizar o monitoramento da qualidade dos registros dos veículos infratores. Serão descartados os registros cuja qualidade comprometa sua utilização para a emissão dos autos de infração, sendo certo que a inviabilidade de autuação pela AGESUL e pelo DETRAN/MS quando decorra

exclusivamente da falta de qualidade dos dados oriundos do sistema da Concessionária, devidamente comprovada, será exclusivamente atribuída a ela e não estarão sujeitas à Compensação de Evasão.

Entende-se que a SPE deverá fornecer a foto OCR e dados de placas e demais registros fotográficos da transação. Está correto o entendimento?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. O entendimento está correto.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 61:**

Anexo 10 do Contrato de Concessão – item 2.7. - 2.7. A Concessionária poderá fechar seções das faixas de rolamento sob as quais estão situadas os Pórticos de Pedágio Eletrônico para a realização de procedimentos de manutenção e/ou certificação, caso necessário e mediante comunicação prévia à AGEMS, à AGESUL e ao DETRAN/MS, desde que não inviabilize a passagem de Usuários pela Praça de Pedágio Virtual e desde que não afete o nível de serviço. A comunicação prévia acima referida inviabiliza a rotina da SPE. Sugere-se sua exclusão, inclusive porque o risco de perda de receita é totalmente alocado à SPE.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. A comunicação prévia será mantida, conforme previsto no Contrato de Concessão, devido à competência de fiscalização da AGEMS, AGESUL e DETRAN/MS. Essa obrigação é necessária para garantir o acompanhamento das atividades de manutenção e certificação, além de assegurar a continuidade do nível de serviço e a segurança viária.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 62:**

Anexo 10 do Contrato de Concessão – item 2.9.10 e 2.9.14 - 2.9.10. Controlar a arrecadação da Tarifa por data, horário e demais procedimentos de compartilhamento de informações estipulados pela AGEMS e pela AGESUL; (Brasileiro);

2.9.14. Disponibilizar as seguintes informações de registros físicos e financeiros de tráfego registrado em tempo real (on-line) por meio eletrônico, para a AGEMS, AGESUL, DETRAN/MS e Poder Concedente, ou a quem designarem, a saber: a) Informação física do registro da passagem do veículo quando da ocorrência do sensor das faixas de rolamento e acostamentos; b) Informação do registro das imagens das câmeras instaladas nos Pórticos de Pedágio Eletrônico e informação do registro físico de tráfego.

A fiscalização não é regida pela AGEMS? A AGESUL não é responsável apenas pelas emissões das infrações de evasão? O DETRAN/MS não é responsável apenas como ente delegado da AGESUL? E o Poder Concedente também atuará a respeito de tais informações? E em caso de divergência entre esses órgãos, qual decisão a SPE deverá acatar?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. A fiscalização do Contrato de Concessão é de competência da AGEMS. As informações referenciadas pela AGESUL devem ser observadas, dado o papel específico desse órgão na emissão das multas. No que se refere à cláusula 2.9.14, a Concessionária tem a obrigação de disponibilizar as informações de tráfego em tempo real, conforme descrito, sem que isso implique responsabilidades adicionais.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 63:**

Anexo 10 do Contrato de Concessão – item 2.9.1.a) – 2.9.1. Comunicar o Usuário, de forma simples e didática, em todo o Sistema Rodoviário e, mais assiduamente, nas regiões em que os Pórticos de Pedágio Eletrônico serão implantadas, sobre, no mínimo, o seguinte conteúdo:

A forma de cobrança da Tarifa no âmbito do Sistema de Cobrança sem Barreiras, deixando claro que: (i) o Usuário que não possuir o Dispositivo Eletrônico de Identificação (TAG) não incorrerá, imediatamente, em infração ao utilizar o Sistema Rodoviário e poderá realizar o pagamento posteriormente; (ii) o Usuário que não realizar o pagamento voluntário pela Plataforma da Concessionária, no prazo de 30 (trinta) dias contados da passagem pela respectiva Praça de Pedágio Virtual do Sistema Rodoviário incorrerá em infração de evasão sujeita à multa de trânsito, nos termos do artigo 209-A da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) e da Lei Federal nº 14.157, de 1º de junho de 2021;

Anexo 10 do Contrato de Concessão – item 3.2 - 3.2. O Usuário que não tiver efetuado o pagamento automático e imediato durante a sua passagem pelos Pórticos de Pedágio Eletrônico (i) por não deter Dispositivo Eletrônico de Identificação (TAG); ou (ii) detendo Dispositivo Eletrônico de Identificação (TAG), não haver processamento do pagamento da Tarifa, deverá realizar o pagamento por meio da Plataforma, dentro de um prazo de 15 (quinze) dias da passagem pela respectiva Praça do Sistema Rodoviário.

Sugere-se que esclareça se o prazo para pagamento por meio de plataforma será de 15 ou 30 dias.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que os itens serão revisados.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 64:**

Anexo 10 do Contrato de Concessão – item 5.2.3 Avaliar e se manifestar no prazo indicado no Anexo 7 – Minuta do Contrato de Administração de Conta, sobre a Notificação de Compensação de Evasão, encaminhada pela Concessionária ao Banco Depositário.

Sugere-se, para melhor compreensão das obrigações contratuais, que se inclua no Anexo 10 o procedimento de Compensação de Evasão descrito no item 4.6 do Anexo 7. Além disso, sugere-se que se esclareça o período em relação ao qual deverá se referir a Notificação de Compensação de Evasão e a data em que deverá ser feito seu envio pela Concessionária. Por fim, entende-se que o Relatório mensal indicado no item 4.4 configura mero mecanismo de controle do Poder Concedente, sugerindo-se, assim, que se esclareça que seu envio e análise pela AGEMS não influi no fluxo de compensação de evasão estabelecido no item 4.6 do Anexo 7.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que os itens serão revisados.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 65:**

Anexo 11 do Contrato de Concessão – item 6 – 6. Das Isenções

6.1. Terão trânsito livre no Sistema Rodoviário e ficam, portanto, isentos do pagamento de tarifa de pedágio, os seguintes veículos:

6.1.1. Motocicletas, motonetas e bicicletas a motor;

6.1.2. De propriedade do Poder Concedente, da SEILOG, da AGESUL, do DETRAN/MS e da AGEMS;

6.1.3. De uso do Comando de Policiamento Rodoviário da Polícia Militar do Estado de Mato Grosso do Sul e da Polícia Rodoviária Federal;

6.1.4. De atendimento público de emergência, tais como, do Corpo de Bombeiros e Ambulâncias, quando em exercício;

6.1.5. Conforme previsão do artigo 35 da Lei Federal nº 9.074/95, a estipulação de novos benefícios tarifários pelo Poder Concedente e/ou pela AGEMS, fica condicionada à previsão, em lei, da origem dos recursos ou da simultânea revisão da estrutura tarifária da Concessionária, de forma a preservar o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

6.1.5.1. A concessão de qualquer benefício tarifário somente poderá ser atribuída a uma classe ou coletividade de Usuários dos serviços, vedado, sob qualquer pretexto, o benefício singular.

6.1.6. Conforme previsão do artigo 17 da Lei Federal 13.103/15, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão tarifa de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos, não fazendo a Concessionária jus ao direito de reequilíbrio econômico-financeiro em função da impossibilidade de cobrança da tarifa de tais Usuários ou em função da deficiência na identificação de tais Usuários.

Entende-se que essa lista é taxativa, qualquer veículo ou órgão aqui não mencionado não terá direito à isenção.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. O entendimento está correto.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 66:**

Anexo 11 do Contrato de Concessão – itens 4.1, 4.2 e 7.1

Solicita-se esclarecimento se essas disposições coexistem, pois os itens 4.1 e 4.2 trazem uma fórmula de cálculo e o item 7.1 traz outra fórmula de cálculo. E em caso de divergência de entendimentos, qual dessas cláusulas prevalece.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. A fórmula do item 4.2 refere-se à forma de cálculo do valor cobrado em cada pedágio eletrônico, na data-base do contrato, isto é, out/23. Já o item 7.1 apresenta o critério de reajuste anual da tarifa. Sendo assim, as fórmulas não são excludentes.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 67:**

Anexo 12 do Contrato de Concessão – Desconto de Reequilíbrio

Da leitura do anexo concluímos que se aplica exclusivamente às obras de duplicação. Está correto o entendimento?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que, em decorrência das contribuições recebidas, o Anexo 12 – Desconto de Reequilíbrio será suprimido. Destaca-se que, apesar da exclusão, o Contrato já prevê mecanismos de incentivo para a célere conclusão das obras, com a previsão de degrau tarifário após a conclusão de obras de ampliação de capacidade. Também são previstos mecanismos de penalização em caso de descumprimento de obrigações de investimento previstas no Contrato de Concessão.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 68:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 2 – descrição do Sistema Rodoviário – tabela 2-4

Da leitura dos trechos homogêneos da Rodovia BR-262 entende-se que o perímetro urbano de Três Lagoas não é parte integrante do Sistema Rodoviário mesmo antes da conclusão do contorno em execução pelo DNIT. Está correto o entendimento?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que o perímetro urbano de Três Lagoas compõe o Sistema Viário a ser concedido até a conclusão e assunção, pela concessionária, do Contorno em construção.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 69:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.1.2 - Reparação de toda a sinalização horizontal, incluindo faixas de bordo e eixo, zebrados e escamas, bem como **das tachas retrorrefletivas**, em todos os trechos que apresentam descontinuidade, má visibilidade, ausência ou insatisfatoriedade, de modo que toda a sinalização horizontal esteja em boas condições e em perfeito atendimento às normas, especificações técnicas e manuais da ABNT, DNIT, CTB e resoluções do CONTRAN, em especial o atendimento à norma DNIT 100/2018- ES, onde o pavimento não permitir a correta fixação, este serviço será realizado imediatamente após a recuperação emergencial do pavimento.

Com base nessa obrigação, será necessária a reposição integral das tachas retrorrefletivas já no primeiro ano da Concessão, durante os Trabalhos Iniciais. Ocorre que não é possível incluir as tachas retrorrefletivas no escopo dos Trabalhos Iniciais, pois de acordo com o PER, o pavimento deverá ser todo recuperado, de forma que as tachas serão instaladas e em seguida depois removidas, não sendo possível sua reutilização.

Ainda, a implantação de tachas retrorrefletivas no pavimento antes da sua recuperação acarreta a não aderência das tachas ante a oxidação e danificação do pavimento. Essa não aderência acarreta o seu descolamento prematuro podendo ocasionar acidentes com usuários decorrente da projeção das peças e furos e estouros de pneus, colocando em risco a segurança dos usuários.

Assim, entende-se que não será aplicável a obrigação de reparação das tachas retrorrefletivas já nos Trabalhos Iniciais, haja vista que serão integralmente implantadas pari passu com a recuperação do pavimento. Está correto o entendimento?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Conforme o PER a concessionária deverá implantar estes dispositivos de segurança nos locais onde estiverem faltando e que seja objeto de intervenção no pavimento, a implantação total das taxas deverá ocorrer após a restauração do pavimento.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 70:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.1.2 – Tabela 3-2 – parâmetro de desempenho “Placas de sinalização vertical e aérea dos tipos de regulamentação e advertência com incidência média de dispositivos por quilômetro de rodovia de, no mínimo indicado.”

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

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

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

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

Entende-se que a previsão de metragem mínima se aplica somente às placas educativas e indicativas.

Assim, necessário seja esclarecido e refletido no PER a exclusão da exigência de metragem mínima para as placas de advertência e regulamentação.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. A redação será ajustada no PER.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 71:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – item 3.1.2 – tabela 3-2 – parâmetro de desempenho “Instalação de placas indicativas dos Serviços de Atendimento aos Usuários (SAU), Unidades Operacionais e Polícia Militar Rodoviária Estadual.”

Referido parâmetro está com prazo para cumprimento com seis meses, contudo, considerando que as instalações serão implantadas a partir do nono mês, sugere-se que o PER seja alterado para refletir que essas implantações ocorram pari passu a implantação das edificações respectivas.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. A redação será ajustada no PER.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 72:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.1.6 – Canteiro Central e Faixa de Domínio

Em vistoria in loco no sistema rodoviário, verificou-se na Rodovia MS-040 que a cerca da referida rodovia está toda próxima da faixa de rolamento. Quando da implantação foi respeitada a faixa de domínio? Tendo em vista que há vários quilômetros de cercas implantadas coladas à pista que impossibilita a implantação de acostamento sem desapropriação. Há muitas ocorrências de porteira e linhas de tensão próximas à faixa de rolamento. Solicita-se esclarecimento.





**Resposta:** Agradecemos a contribuição. A faixa de domínio desta rodovia é de 40 metros, em casos de ocupações irregulares, deverão ser tratados com tal e removidos pela Concessionária.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 73:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – item 3.1.6 – “Bloqueio de acessos não autorizados em que se configure situação de risco para os usuários das rodovias, com notificação de seus responsáveis.”

Solicita-se que se informe se há acessos que são regulares e em caso positivo fornecer a lista, bem como documentação aprovada pelo DNIT e AGESUL.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Os acessos deverão ser levantados no momento do inventário dos bens da concessão.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 74:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.1.7 – “Construção do novo do Posto Fiscal na BR-262 que será operado pela SEFAZ/MS, incluindo o sistema viário e áreas de estacionamento/transbordo, com ilha, pátios, alças viárias, edificações, equipamentos operacionais e mobília, conforme diretrizes da SEFAZ/MS, para que sejam oferecidas funcionalidades, padrões de operação e capacidade de atendimento exigidos na Frente de Serviços Operacionais”.

No item 8 está previsto que a implantação desse posto na BR-262 no km 1+680, contudo em vistoria no local verificou-se que há um posto da SEFAZ no km 4+400.

Questiona-se por que não está a prevista a reforma desse posto? Esse posto será demolido? Considerando o dinheiro público empregado no local não é ideal que seja reformado ao invés de ser descartado e implantado um novo posto?

Solicita-se esclarecimento se há valor previsto no CAPEX para referida implantação ou a reforma sugerida, no sentido de que todas as providências deverão ser cumpridas observando-se o valor limite ali disposto e eventual extração desse valor deverá ser tratado como evento de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

Ademais, o local km 1+680 se trata de área alagada da usina, o que inviabiliza a implantação de edificação no local.

E, ainda, o escopo faz referência à mobília, razão pela qual se solicita que a lista de móveis a serem adquiridos pela a SPE seja parte integrante do PER para dar objetividade à aquisição.

E, ainda, questiona-se se essa mobília está considerada no CAPEX, sendo que, no nosso entendimento, eventuais aquisições deverão estar limitadas a esse valor.



**Resposta:** Agradecemos a contribuição. A construção do novo Posto Fiscal localizado no km 1+680 da rodovia BR-262, visa atender o trânsito de veículos provenientes do novo contorno viário de Três Lagoas, sendo sua construção prevista no CAPEX dos Estudos de Viabilidade do Projeto.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 75:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.1.7 – “Construção do novo escritório de apoio a fiscalização que será operado pela AGEMS, incluindo o sistema viário e áreas de estacionamento, alças de acesso viário, edificações, equipamentos operacionais e mobília, conforme diretrizes da AGEMS, para que sejam oferecidas funcionalidades, padrões de operação e capacidade de atendimento exigidos na Frente de Serviços Operacionais. A localização da construção poderá ser anexa ao CCO.”

Está previsto no escopo acima que é responsabilidade da SPE a aquisição de mobília conforme diretrizes da AGEMS, solicita-se esclarecimento para que seja incorporado ao PER a lista de bens que deverão ser adquiridos sob pena de não chegar a um consenso, bem como que esse valor seja considerando na modelagem financeira do projeto.

E a respeito da sua localização, o CCO usualmente opera na sede da concessionária o que inviabiliza essa disposição razão pela qual sugere-se sua exclusão.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. O valor de referidos itens já consta nas projeções de CAPEX dos Estudos de Viabilidade do Projeto e a Concessionária deverá dispor de local adequado para a equipe de fiscalização da AGEMS conforme item 3.4.12 do PER.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 76:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.2.2 – Tabela 3-9 – Obras de Melhorias Operacionais Obrigatorias.

Da leitura da lista de obras de melhorias operacionais obrigatorias dessa tabela bem como do item 8 do PER não é possível verificar com clareza a implantação do contorno de Ribas do Rio Pardo.

Importante salientar que a previsão de duplicação em Ribas não é suficiente para se depreender que se trata da implantação do Contorno, até porque a Rodovia já perpassa Ribas do Rio Pardo

e a leitura de implantação de duplicação pode ser interpretada como duplicação da rodovia existente.

A implantação de um contorno pressupõe a abertura de leito estradal com a emissão de licença ambiental específica, além do que o custo de implantação é em muito superior face a necessária desapropriação além da implantação completa de todas as pistas de rolamento e acostamentos. Assim, solicita-se esclarecimento.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que deverá ser executada a implantação do contorno rodoviário de Ribas do Rio Pardo. Informamos que a redação do item será revisada.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 77:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – item 3.2.3 - A Concessionária é obrigada a manter o nível de serviço, estipulado nos parâmetros técnicos deste PER, em todas as rodovias objeto da concessão e durante todo o período da concessão. A Concessionária, através da monitoração constante das rodovias, deve manter permanentemente atualizados os estudos de capacidade, com utilização do manual do HCM - *Highway Capacity Manual*, em sua última edição disponível (atualmente na 7<sup>a</sup> edição), como também os estudos de necessidade da implantação de faixas adicionais (terceiras faixas) em rampas ascendentes, para possibilitar a verificação tempestiva, pela AGEMS, conforme prazos estipulados no contrato, do nível de serviço das rodovias objeto da concessão.

Entende-se que durante o prazo da concessão o nível de serviço será analisado sempre tendo por base a 7<sup>a</sup> edição do manual do HCM. Está correto o entendimento?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. O entendimento está incorreto. Esclarecemos que deverá ser utilizada, a cada estudo elaborado, a edição mais recente disponível do *Highway Capacity Manual*. Ou seja, quando da publicação de uma nova edição, a análise do nível de serviço do ano seguinte à publicação deverá já considerar as atualizações metodológicas pertinentes trazidas pelo manual, visando manter o estado-da-arte em relação ao tema.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 78:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.4.2 – Centro de Controle Operacional.

Na tabela 3-10 e prazo do escopo do item 3.4.2 está previsto que o CCO provisório deverá ser implantado no prazo de 60 dias.

Solicita-se esclarecimento bem como sugere-se a alteração dessa obrigação para nove meses, pois não tem necessidade de implantação com sessenta dias haja vista que o CCO acompanha a operação da rodovia que dar-se-á em 9 meses.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Trata-se de CCO provisório, a concessionária deverá implantar um provisório para iniciar as atividades dos trabalhos iniciais.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 79:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – item 3.4 – Tabela 3-10 – Sistema TETRA

Não localizado escopo do Sistema TETRA, razão pela qual solicita-se esclarecimento a respeito dessa obrigação.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Iremos revisar a redação no PER.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 80:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.4.4 – “Os projetos executivos e os manuais de procedimentos técnicos para implantação do sistema de controle de tráfego deverão ser aceitos pela AGEMS e pelo Poder Concedente antes de sua implantação.”

Solicita-se esclarecimento a respeito do prazo de análise. Pode-se considerar o mesmo prazo para análise dos anteprojetos? Qual seja, 60 dias, e uma vez não manifestados consideram-se não objetados.

E em caso de divergência de decisão, qual dos órgãos a SPE deverá cumprir a decisão, de modo a não interferir no cumprimento dos prazos contratuais?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Iremos revisar a redação no PER, e as alterações serão refletidas nos documentos finais, e informamos que cabe a AGEMS a não objeção aos projetos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 81:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.4.4.5 - (vi) disponibilização à fiscalização da AGEMS de todas as imagens captadas e dados processados.

Prazo para implantação: 03 meses após a não objeção dos estudos de localização pela AGEMS, conforme prazos contratuais.

Onde está escrito AGEMS lê-se AGESUL? Indaga-se, pois a AGESUL é o órgão rodoviário com competência para referida análise.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. O entendimento não está correto, ambos os órgãos figuram neste item, a AGESUL como autoridade de trânsito e AGEMS como responsável pela fiscalização do Contrato.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 82:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.4.4.5 - As unidades de monitoração eletrônica de velocidade deverão ser instaladas em trechos do Sistema Rodoviário que se caracterizem como críticos e sua localização deverá ser proposta pela Concessionária, até o final do 1º ano do Contrato de Concessão, e apresentada ao órgão competente para aceitação, de acordo com a resolução 798/2020 do CONTRAN ou posterior.

No parâmetro técnico acima está previsto que a SPE deverá propor a localização até o final do primeiro ano da concessão, contudo no prazo desse escopo está previsto que o prazo para a apresentação do estudo é de dezoito meses.

Considerando que referidas rodovias não são mapeadas integralmente e as polícias usualmente comparecem nos acidentes em caso de óbito haja vista a escassez de equipe, entende-se que o prazo a ser considerado é o prazo de dezoito meses para apresentação dos estudos de localização dos radares.

**Resposta:** O entendimento está correto.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 83:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.4.4.7 – Sistema de Circuito Fechado de Televisão das Rodovias – CFTV e Item 8.2. - Anexo B - Quantitativos Mínimos das Instalações e Equipamentos da Frente de Serviços Operacionais

Entende-se da leitura do escopo do CFTV que a SPE deverá implantar de modo a garantir 100% de cobertura do Sistema Rodoviário, mesmo que o número de câmeras seja inferior àquele previsto no item 8.2., dada a evolução tecnológica desses equipamentos. Está correto o entendimento?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Conforme previsto no Anexo 2 do contrato de concessão, a exigência mínima é de 484 unidades.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 84:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.4.5 – Implantação de Bases de Serviços Operacionais.

Na Rodovia MS-040 está prevista a implantação de três BSOs, km 37+000, 112+000 e 187+000. Contudo, em vistoria no trecho verificou-se que não há ponto de apoio em tal rodovia (restaurantes, borracharias, postos de gasolina).

Considerando que o escopo do Serviço de Atendimento ao usuário é a retirada do usuário da situação de risco e sua remoção até o ponto de apoio mais próximo, nesse caso a SPE terá que transcorrer mais de 200km, o que impactará diretamente no OPEX além do efetivo descumprimento dos tempos de atendimento previstos no PER. Importante salientar que durante esse deslocamento o trecho ficará descoberto, haja vista que o recurso ficará por muito tempo empenhado em uma ocorrência.

Além dessa questão considerando a ausência de cidades a SPE enfrentará graves problemas para contratação de funcionários para tais SAUs o que demandará longas distâncias de transportes de colaboradores da cidade mais próxima.

Outro ponto a ser considerado é a ausência de energia elétrica próxima aos pontos de implantação previstos no PER, e a solicitação de implantação junto às concessionárias de energia elétrica demandará tempo e esse tempo gerará o descumprimento dos prazos contratuais.

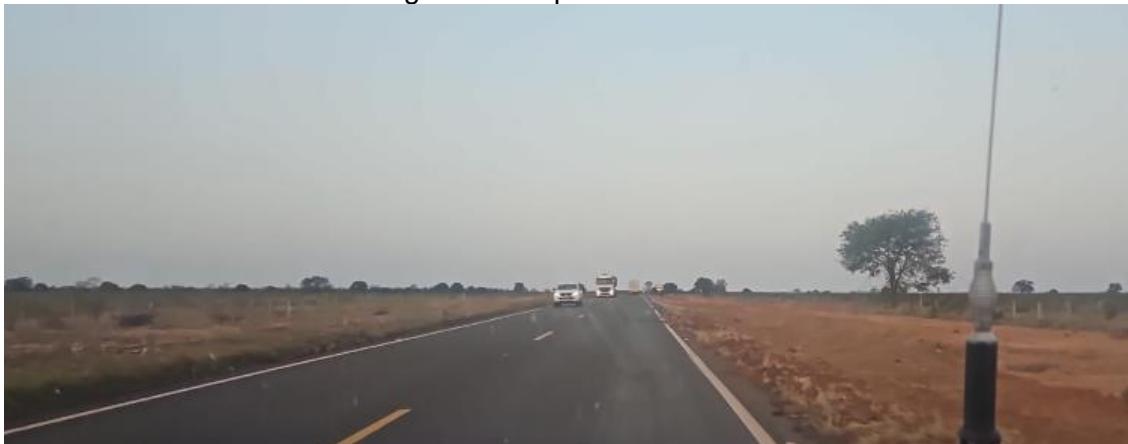
Outro ponto se dá a respeito das ambulâncias, haja vista que o hospital mais próximo está situado em Campo Grande.

Ante essa situação, solicita-se esclarecimento se esses grandes deslocamentos foram considerados na modelagem financeira. E ante a problemática da energia elétrica, solicita-se que se esclareça se na modelagem está prevista a implantação de usinas fotovoltaicas.

Sugere-se, ainda, que os tempos de atendimento dos recursos alocados na MS-040 sejam revistos e mensurados considerando sua peculiaridade, sempre garantindo o cumprimento dos prazos do PER. E, em sendo mantidos os tempos previstos no PER, sugere-se que as quantidades mínimas e custos inerentes sejam revistas, pois a quantidade prevista no Item 8.2 não é suficiente para atendimento do trecho ante as condições supra descritas.



Km 112 da MS-040 – sem energia elétrica próxima



Km 187 da MS-040 – sem energia elétrica próxima

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. A previsão do tempo de atendimento dos usuários foi definida em função da importância da manutenção da segurança do usuário e preservação da vida, em especial, em trechos remotos do Sistema Rodoviário e são compatíveis com os tempos de atendimento aplicáveis em projetos de concessão do setor rodoviário. Os Estudos de Viabilidade também foram elaborados e consideraram a especificação de equipamentos e veículos

para atendimento de referidos parâmetros de desempenho. Igualmente, os custos com suprimento de energia elétrica também foram considerados nos estudos de OPEX do Projeto.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 85:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.4.4.5 – Serviço de Atendimento ao Usuário – Tempos de Atendimento

Considerando a necessidade de perpassar os perímetros urbanos de Três Lagoas (até a conclusão do contorno em execução pelo DNIT), Campo Grande, Ribas do Rio Pardo (até a implantação e operação do contorno) e Água Clara (até a implantação e operação do contorno), questiona-se sobre a impossibilidade de cumprimento dos tempos de atendimento haja vista a existência de lombadas e semáforo e sugere-se que os tempos de atendimento dos recursos alocados nas SAUs próximas a esses perímetros sejam tratados conforme essa peculiaridade.

Perímetro urbano de Três Lagoas

Perímetro urbano de Água Clara

Perímetro Urbano de Campo Grande

Perímetro urbano de Ribas do Rio Pardo

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. A previsão do tempo de atendimento dos usuários foi definida em função da importância da manutenção da segurança do usuário e preservação da vida, em especial, em trechos remotos do Sistema Rodoviário e são compatíveis com os tempos de atendimento aplicáveis em projetos de concessão do setor rodoviário. Os Estudos de Viabilidade também foram elaborados e consideraram a precificação de equipamentos e veículos para atendimento de referidos parâmetros de desempenho.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 86:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.4.4.5 – Serviço de Atendimento ao Usuário – Tempos de Atendimento

Na Rodovia BR-262 está prevista a implantação de BSO no Km 1,950.

Da análise da descrição do Sistema Rodoviário previsto no PER, o perímetro urbano de Três Lagoas não pertence à Concessão, mesmo antes da conclusão da implantação do Contorno pelo DNIT.

Nessa situação, referida BSO estará isolada do restante do trecho e para os atendimentos terá que transitar por trecho que não integra a Concessão (perímetro urbano de Três Lagoas).

Assim, sugere-se que a localização de referida BSO seja definida pela SPE em local que permita a integração com o Sistema Rodoviário bem como o cumprimento dos tempos de atendimento dos recursos nela alocados.

Ou caso mantida a sua localização, sugere-se a possibilidade de ser operada de modo provisório até a conclusão do contorno, para então verificar a melhor localização da BSO.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. A localização escolhida para a implantação do SAU foi determinada para dar suporte a via. Tendo em vista que próximo a essa localidade existe uma ponte que é estreita, caso ocorra algum acidente na localidade causaria o fechamento do principal acesso ao Estado na região. Logo, a localidade escolhida para a implantação do SAU é a que possibilitaria o menor tempo de resposta no atendimento e dificuldade relataria seria até a conclusão da construção do contorno rodoviário de Três Lagoas.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 87:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.4.5 – previsão de disponibilização de telefone público.

Sugere-se a exclusão dessa obrigação, pois as empresas de telefonia não implantam mais esse tipo de serviço. Ademais com a previsão da implantação do sistema 4G não haverá mais problemas de comunicação dos usuários na rodovia.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Iremos revisar a redação no PER e as alterações serão refletidas nos documentos finais.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 88:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.4.5.3 - Caminhão Pipa: caminhão tanque com capacidade de, no mínimo, 10.000 l, equipado com bomba e mangueira para lançamento. Suas equipes somente deverão dar apoio às equipes do Corpo de Bombeiros, que deverão ser acionados pelo CCO, evitando o alastramento dos incêndios até chegada dos Bombeiros. Pode ainda ser utilizado, eventualmente, para irrigação de áreas de cobertura vegetal ao longo das rodovias.

Sugere-se que a capacidade do tanque seja retificada para 6.000L tal como se dá nos Contratos de Concessão n. 002/2020 e n. 002/2022, haja vista que o Sistema Rodoviário é composto em sua grande maioria por pista simples e a implantação de tanque de 10.000L demanda a transformação de caminhão de maior porte o que inviabiliza suas manobras na faixa de domínio.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Haja visto os recentes incêndios florestais a beira das rodovias do país e, em especial no Estado, durante as estiagens na época do inverno, será mantida a obrigações de provimento de veículos com 10.000 l de capacidade.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 89:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.4.5.5 - Os livros de registro deverão estar disponíveis, permanentemente, para atender aos usuários que desejem registrar alguma reclamação ou sugestão, nos SAUs.

Entende-se que esse livro de registro pode ser digital acessado pelo usuário através do toten ou site da SPE, principalmente ante a vigência da LGPD. Está correto o entendimento?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Serão realizados ajustes no PER e as alterações serão refletidas na versão final dos documentos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 90:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.4.6 – Localização dos Pórticos de *free flow*.

Solicita-se esclarecimento sobre a possibilidade de a SPE alterar a localização dos pórticos para melhor adequação da sua operação, tal como ocorria nos contratos com implantação de praça de pedágio em que é permitido sua realocação em locais que possibilitem sua operação.

Isso porque o PP01 está situado no km 031+600, local muito próximo às linhas de alta tensão. Não é possível operar principalmente por causa da indução elétrica da rede de energia que inviabiliza a implantação do pórtico por normas de segurança da ANEEL e possíveis complicações com todo sistema eletrônico que compõe o pórtico do *free flow*.

Necessário salientar que a SPE deverá cumprir a faixa de segurança das linhas de transmissão.



**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Ressalta-se que este projeto está sendo trabalhado com pórticos de pedágios em *free flow*, ou seja, haverá pouca interferência na faixa de domínio,

de todo modo a concessionária tem a possibilidade de movê-los no raio de 5 km, desde autorizados pela agência reguladora.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 91:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.4.6.3 - A concessionária deverá firmar contratos com as operadoras do sistema automático devidamente autorizadas pela AGEMS, viabilizando a detecção dos veículos nos pôrticos, observadas as disposições previstas no contrato. Solicita-se esclarecimento a respeito desse escopo, haja vista que a SPE poderá contratar o sistema da empresa que no seu entendimento tem melhor performance na prestação desse tipo de serviço, não cabendo à AGEMS essa avaliação. Está correto o entendimento?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que o item será revisado.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 92:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item, 3.4.9 – Posto de Fiscalização da SEFAZ

No Item 8.2 do PER está previsto que a SPE deverá implantar o posto bem como providenciar toda mobília. No item 3.4.9 não há tal previsão. Solicita-se esclarecimento se essa obrigação deverá ser cumprida e em caso positivo seja incorporado ao PER a lista de móveis a serem adquiridos, sob pena de não se chegar a um consenso, além do que referida despesa deve obrigatoriamente está prevista na modelagem financeira do projeto.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Serão realizados ajustes no PER e, as alterações serão refletidas nos documentos finais.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 93:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.4.11 – Sistema de Apoio à Fiscalização

No item 3.4.11 não localizado escopo e parâmetros técnicos para implantação do Posto da AGEMS, sendo que no item 8.2 do PER está prevista sua implantação. Solicita-se esclarecimento.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Serão realizados ajustes no PER e as alterações serão refletidas nos documentos finais.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 94:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item, 3.4.13 – Pontos de Parada e Descanso para Caminhoneiros

Está prevista a implantação de três PPDs, contudo não foi localizado seu escopo, parâmetros técnicos e de desempenho no PER, apenas o escopo de estudo da sua implantação. Assim, solicita-se esclarecimento do escopo a ser cumprido bem como a disponibilização de projeto tipo, contribuindo para que seja espelhado de projetos da ANTT.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Serão realizados ajustes no PER e as alterações serão refletidas nos documentos finais.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 95:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 6 – Gestão Social

Ante a previsão de apresentação de plano de gestão social garantindo que as condições de vida das Pessoas Afetadas pelo Projeto (PAPs) não fiquem piores do que eram quando do início do projeto. Este Plano deverá ser entregue até o final do 24º (vigésimo quarto) mês do prazo da Concessão à AGEMS.

Solicita-se confirmação se durante a realização dos Estudos de Viabilidade foram identificadas PAPs no Sistema Rodoviário e em caso positivo fornecer a lista respectiva.

**Resposta:** No curso do desenvolvimento dos Estudos de Viabilidade não foram identificadas Pessoas Afetadas pelo Projeto (PAPs). Sem prejuízo, o mapeamento de PAPs deve ser realizado pela Concessionária na fase de arrolamento de bens e endereçadas no Plano de Gestão Social.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 96:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 8.1 – Anexo A – Duplicações na BR-262

Em visita in loco verificou-se a interferência com linhas de alta tensão e adutoras a partir do km 291 até o km 324. Não há espaço para a duplicação prevista no PER, principalmente pela sua previsão nos anos 2 e 3 da Concessão.

Outro ponto a ser destacado é que há locais em que a alta tensão está situada em uma das margens da rodovia e a adutora está alocada do lado oposto e no local em que as adutoras estão implantadas não há possibilidade de empréstimo de material, pois a adutora impossibilita a escavação no local. Nesse ponto, solicitam-se esclarecimentos se o DMT dos materiais necessários para tais obras estão previstos na modelagem financeira?

Quem será responsável pela interface para mudança de local? Entende-se que por se tratar de linhas de alta tensão e adutoras esse risco é do Poder Concedente no que se refere às providências para suas remoções bem como todos os custos respectivos.

Isso porque à SPE não poderá ser direcionado o desconto de reequilíbrio no anexo 12 em caso de atraso ou não execução dessa obra ante a existência das interferências ora listadas.



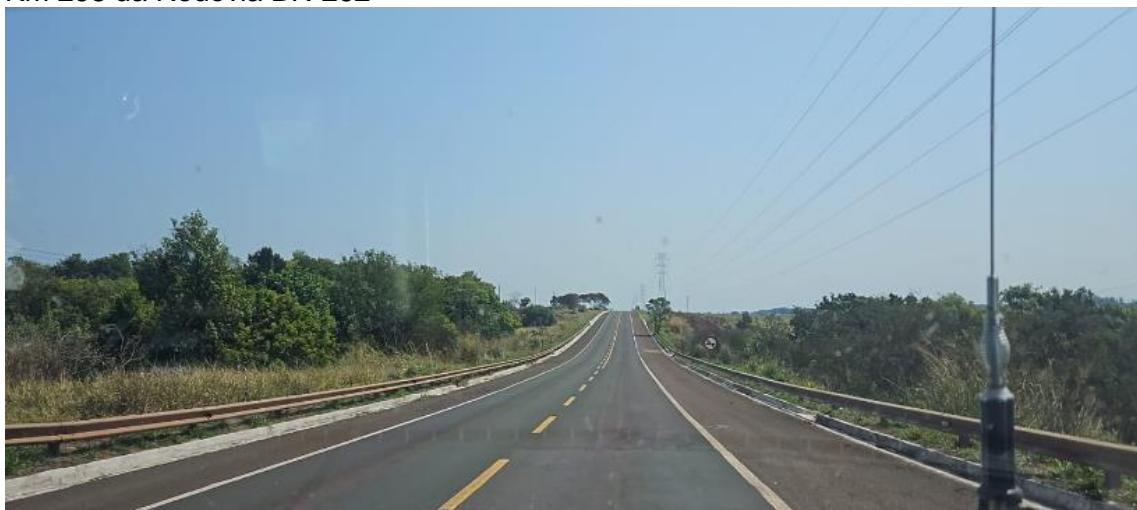
Km 291 da Rodovia BR-262



Km 294 da Rodovia BR-262



Km 298 da Rodovia BR-262



Km 300 da Rodovia BR-262



Km 307 da Rodovia BR-262



Km 306 da Rodovia BR-262





**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Para a implantação da duplicação no entorno de Campo Grande, o projeto referencial não prevê a necessidade de remoção de interferências aéreas, sendo o gabarito da duplicação perfeitamente assentado sobre a faixa de domínio disponível. Informamos que a partir do KM 309,2 (aproximadamente) o projeto referencial foi concebido considerando uma seção mais estreita utilizando barreira de *new jersey* em razão das restrições na faixa de domínio. As remoções das linhas de transmissão e da adutora não foram previstas.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 97:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 8.1 – Anexo A – Duplicação

Está prevista a implantação de duplicação no segmento 267DUP0002 - Km 14+000 até Km 25+500.

Do km 25+500 até o km 28 não tem previsão de duplicação. O Sistema Rodoviário ficará sem duplicação nesse trecho?

Solicita-se referido esclarecimento pelo fato de que no km 28 há duplicação já implantada.



**Resposta:** Agradecemos sua contribuição. A duplicação neste trecho se estenderá até o futuro anel rodoviário de Bataguassu.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 98:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 8.1 – Anexo A – Item 8.1.3 – Acostamentos

Está prevista a implantação de acostamento no segmento 262BMS1260 - Km 0,00 até 1,50.

Contudo, conforme descrição do Sistema Rodoviário esse segmento se refere à ponte. Ante essa situação questiona-se se haverá implantação de acostamentos na Ponte.



Km 0 – início da ponte



Km 1,5 – fim da Ponte

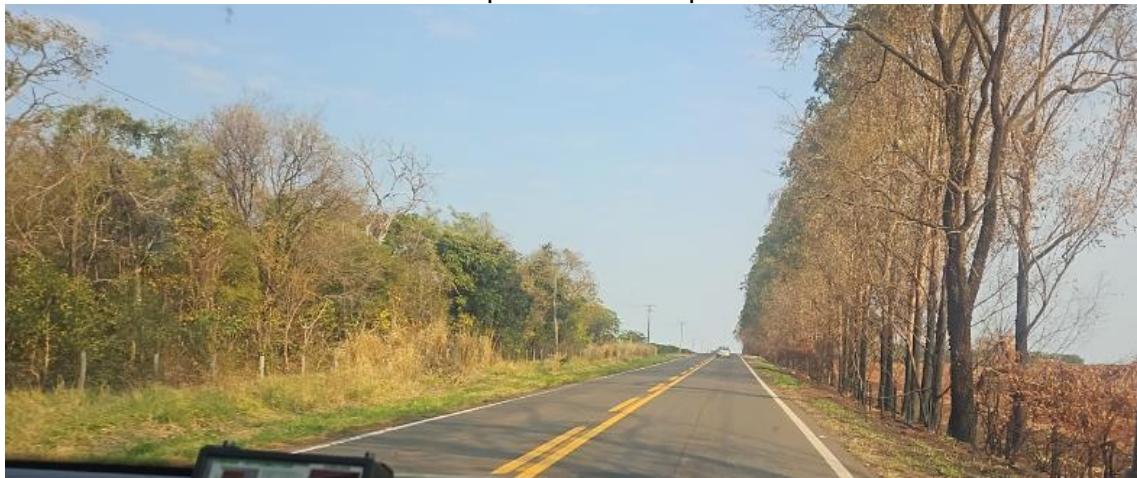
**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Serão realizados ajustes no PER e as alterações serão refletidas nos documentos finais.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 99:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 8.1 – Anexo A – Item 8.1.3 – Acostamentos

No segmento 040EMS0010 - Km 0,00 até 16,50 há linha de baixa tensão colada na pista, sem espaço para implantação de acostamento, haja vista estarem dentro da projeção de construção do acostamento.

Solicita-se esclarecimento sobre de quem será a responsabilidade desse deslocamento.



**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Em regra, o eixo da faixa de domínio coincide com o eixo da pista de rolamento, no entanto, para casos como o apresentado na foto é possível o deslocamento deste eixo. Importante destacar que a faixa de domínio desta rodovia é de 40

metros e que, nos termos das cláusulas 8.1.7 e 23.2.18 do Contrato de Concessão, a responsabilidade por remoções de interferências é de responsabilidade da Concessionária, sendo que os custos decorrentes de referidas remoções são de responsabilidade do Poder Concedente.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 100:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 8.1 – Anexo A – Item 8.1.5 – Obras de Artes Especiais Implantação de Dispositivo sobre linha férrea - Km 36,060; Implantação de Dispositivo sobre linha férrea - Km 61,100; Implantação de Dispositivo sobre linha férrea - Km 134,113; Implantação de Dispositivo sobre linha férrea - Km 146,720; Implantação de Dispositivo sobre linha férrea - Km 304,570;

Conforme acima descrito, está prevista a implantação de OAE sobre linha férrea na BR-262. Ocorre que referidas linhas férreas estão atualmente sem operação.

Sugere-se sua exclusão do escopo da SPE, haja vista que tais implantações têm que ser responsabilidade da ferrovia e não da concessão rodoviária, pois seu retorno à operação depende da questão da Malha Oeste e do modo como previstas há oneração da tarifa do usuário do sistema rodoviário.

Sugere-se a exclusão de tais obrigações até a finalização da questão da Malha Oeste. Uma vez solucionada a questão da ferrovia e em sendo decidido que a SPE deverá efetuar sua implantação, tais obras sejam incluídas no contrato mediante Termo Aditivo.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Contudo, para o atendimento das normas de segurança viária e para o conforto do usuário faz-se necessária a implantação dos dispositivos previstos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 101:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 8.1 – Anexo A – Item 8.1.6 – Dispositivos

Está prevista a implantação de retorno no km 65,000 da BR-262 e a readequação de entroncamento tipo T no km 69,000 da BR-262.

Estende-se que, considerando que o dispositivo do km 69,000 se trata de readequação e dada a proximidade entre os dispositivos, o dispositivo do km 65,000 não é necessário e poderá ser excluído.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Serão realizados ajustes no PER e as alterações serão refletidas nos documentos finais.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 102:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 8.1 – Anexo A – Item 8.1.6 – Dispositivos

Em vistoria do Sistema Rodoviário verificou-se que diversos dispositivos possuem interferências com linhas de alta tensão, por exemplo o dispositivo de retorno previsto para o km 27 da BR-262; do dispositivo do km 101 e km 111 ambos da BR-267; km 186 da MS-040 que possui um entroncamento próximo já implantado e que poderia ser apenas remodelado.



Km 27 – interferência de alta e média tensão



Km 116,776 pode ser adaptado invés de implantar um novo dispositivo no km 111

Ante essa situação, solicita-se esclarecimento para questionar sobre alteração da sua localização para sair da zona de interferência, bem como qual a margem de quilômetros que a SPE pode descolar para sair dessas interferências.

Isso porque o PER permite essa análise no item 3.2.2 que prevê que “As localizações são as sugeridas pelos levantamentos e estudos efetuados pelo Poder Concedente. A Concessionária poderá propor alterações nas referidas localizações, devendo, se for o caso, submeter suas propostas para não-objeção da AGEMS, conforme procedimentos e prazos estipulados no contrato. Mantendo-se as funcionalidades dos dispositivos, tais solicitações, se aprovadas, não ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão”.

Contudo, haja vista as diversas disposições contratuais que preveem que a SPE deverá reportar suas ações ao Poder Concedente, AGEMS, EPE e VI além da expressa previsão que qualquer alteração contratual deverá ser previamente tratada por aditivo o que inviabilizará a realização tempestiva das ações e/ou análise de proposta de alteração de localização, sugere-se que essa adequação seja realizada antes da assinatura do contrato de concessão, sob pena de penalizar a SPE.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Serão realizados ajustes no Contrato e no PER e as alterações serão refletidas nos documentos finais.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 103:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 8.1 – Anexo A – Item 8.1.7 – Edificações Operacionais BR-262 - Instalações Operacionais - Posto de Fiscalização - PF - Km 1,680

Questiona-se se essa obrigação se trata de implantação, porque há um posto de fiscalização da SEFAZ no km 4,4 da BR-262 passível de reforma.

Caso seja mantida a necessidade de implantação, solicita-se esclarecimento de possibilidade de alteração da localização pois o km 1,680 se trata de área de alagamento da barragem. Inviável sua implantação.



Km 1,680 da BR-262



Km 4,4 da BR-262 – Posto Fiscal de Jupiá

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que, a construção do novo Posto Fiscal localizado no km 1+680 da rodovia BR-262, visa atender o trânsito de veículos provenientes do novo contorno viário de Três Lagoas, sendo sua construção prevista no CAPEX dos Estudos de Viabilidade do Projeto.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 104:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 8.1 – Anexo A – Item 8.1.7 – Edificações Operacionais BR-262 Instalações Operacionais Serviço de Atendimento ao Usuário - SAU-01 - Km 1,950; e Serviço de Atendimento ao Usuário - SAU-02 - Km 76,950.

Esclarecimento: SAU-01: o local definido pelo PER exige que para atendimento seja necessário perpassar todo perímetro urbano de Três Lagoas. Não será possível atender o tempo de atendimento previsto no PER. Questiona-se se poderá ser operada de modo provisório até a conclusão do contorno, para então verificar a melhor localização da SAU?

**SAU-02:** a implantação no local definido pelo PER é inviabilizada pela interferência de fibra e ausência de energia elétrica. Para melhor adequação de mão de obra, traslado, sem prejudicar o tempo de atendimento, questiona-se se é possível alterar a localização?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição.

**SAU 1:** A localização escolhida para a implantação do SAU foi determinada para dar suporte a via. Tendo em vista que próximo a essa localidade existe uma ponte que é estreita, caso ocorra algum acidente na localidade causaria o fechamento do principal acesso ao Estado na região. Logo, a localidade escolhida para a implantação do SAU é a que possibilitaria o menor tempo de resposta no atendimento e dificuldade relatária seria até a conclusão da construção do contorno rodoviário de Três Lagoas.

**SAU 2:** Informamos que a implantação dos SAUs, podem ser deslocados em até 5 km conforme a localização prevista no PER.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 105:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 8.1 – Anexo A – Item 8.1.7 – Edificações Operacionais Instalações Operacionais da MS – 040 - Polícia Rodoviária Estadual - PRE - Km 15+000; Serviço de Atend. ao Usuário - SAU-06 - Km 37+000; Serviço de Atend. ao Usuário - SAU-07 - Km 112+000; Serviço de Atend. ao Usuário - SAU-08 - Km 187+000; Posto de Parada / Descanso - PPD - Km 148+000

Na Rodovia MS-040 não há rede de energia elétrica próxima aos pontos de implantação das edificações operacionais acima referidas. Assim questiona-se se foram consideradas usinas fotovoltaicas na modelagem financeira?



Km 46,6 da MS-040 – Pórtico de *Free Flow*



Km 112 da MS-040 – BSO



Km 187 da MS-040 – BSO

**Resposta:** Agradecemos a Contribuição. Não foram previstas usinas fotovoltaicas na modelagem, no entanto, o custo de energia elétrica foi previsto para todas as unidades operacionais do projeto.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 106:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 8.1 – Anexo A – Item 8.1.7 – Edificações Operacionais Instalações Operacionais Sede e Centro de Controle e Operações (CCO) - Km 286,000 1,00 Unid. 1º

Esclarecimento: No transcorrer do prazo da Concessão, a operação do CCO ficará alocada na sede da SPE, sempre cumprindo os parâmetros técnicos e de desempenho previstos no PER. Somente ao fim do prazo da concessão faz-se a transferência para a instalação construída para tal finalidade.

Essa é a estrutura adotada pelas Concessões mais recentes, em outros Estados, a exemplo da Rodovia do Calçado, Eixo Pipa e Entrevias – Concessionária de Rodovias, conforme “Anexo X”, disponível no site <http://www.artesp.sp.gov.br/Style%20Library/extranet/index.aspx>, que o CCO integra o Sistema de Radiofonia e é entregue ao Poder Concedente no termo final da Concessão. É como ocorre no Contrato de Concessão n. 002/2023.

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

Inclusive, o tempo de início da operação do CCO, em caráter provisório, é de 60 dias nos termos do PER. Em tal tempo não é possível a construção de prédio próprio.

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

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

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. O CCO é considerado um bem reversível da concessão, sendo assim, este deverá ser entregue ao Poder Concedente ao final da concessão. A estratégia de operacionalização deste depende da concessionária, desde que, atenda a todos os parâmetros técnicos e de desempenho.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 107:**

Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 8.1 – Anexo A – Item 8.1.7 – Edificações Operacionais Instalações Operacionais Sede e Centro de Controle e Operações (CCO) - Km 286,000 1,00 Unid. 1º

O Item 8.1 (Anexo A), determina o local de implantação da sede qual seja, km 286+000 da BR-262.

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

Da análise inicial da Rodovia BR-262, o km 286+000 com certeza não seja o local mais atrativo do trecho objeto da Concessão.

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

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. O item será revisto.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 108:**

**1. Diferenciação tarifária aos usuários de TAG**

- A identificação e pagamento via TAG é o método mais eficiente para o *Free Flow*, pois oferece menor risco de inadimplência, custos operacionais reduzidos, melhor experiência ao usuário e facilita a identificação dos veículos.
- Com a remoção das barreiras físicas nos pedágios, a inadimplência se torna um desafio significativo. Quando o pagamento é feito por meio de TAGs, o risco de inadimplência é absorvido pela Administradora contratada, beneficiando a concessionária, o poder público e o usuário final, que não é afetado por aumentos tarifários causados por eventual inadimplência. A Administradora de Meios Automáticos de Pagamento (AMAP) repassa integralmente os valores das tarifas cobradas nos pôrticos em que o usuário passou. O valor da tarifa será encaminhado à concessionária mesmo que o usuário deixe de pagar sua fatura perante a AMAP, respeitados os planos de serviços disponíveis em cada uma das AMAPs.
- No pagamento realizado por outros meios, não existem intermediários que assumam o risco de inadimplência. Caso o usuário não pague, o Estado deverá fazê-lo, por meio de reequilíbrio econômico-financeiro contratual, onerando o usuário da via.
- Portanto, entende-se que é de interesse público que a maior parte dos pagamentos no *Free Flow* seja realizado por meio das TAGs. Atentando-se a isso, os contratos de concessão rodoviária, em nível federal e estadual nos principais estados, preveem a existência de descontos exclusivos aos motoristas que utilizem de uma TAG no adimplemento da tarifa.
- O Anexo 11 – Sistema Tarifário expõe a presença de uma diferenciação tarifária voltada aos usuários de TAG, em especial nas cláusulas 3.1.5 e 4.1.

- Entretanto, a ausência de cláusula específica também no contrato pode ofuscar a clareza quanto a sua existência. Tendo como referência os contratos de concessão federal e do estado de São Paulo, sugerimos as seguintes inclusões, visando tornar mais clara a presença da diferenciação.

i. Sugestão I – inclusão das cláusulas 19.2 e 19.2.1 ao contrato:

- “19.2 - Na hipótese de utilização de meios de pagamento eletrônico e identificação automática do veículo (AVI), os usuários terão direito a um desconto fixo de X% (XX por cento) sobre o valor da Tarifa de Pedágio, denominado Desconto XX, sem que a Concessionária faça jus a reequilíbrio econômico-financeiro.”
- “19.2.1 - O usuário que não optar pelo AVI e realizar o pagamento por qualquer outra forma não terá direito ao desconto de X% (XX por cento) disposto acima.”

- Considerando as vantagens oferecidas, tanto à concessionária quanto ao Estado, pela utilização da TAG, entende-se que a diferenciação deve abranger apenas os seus usuários. Nesse sentido, sugerimos também a seguinte alteração:

i. Sugestão II - alteração da cláusula 4.3 do Anexo 11 – Sistema Tarifário:

- “4.3. Será aplicado o desconto para Usuários de Longa Distância de [-]% no valor da *TPt* calculada na Fórmula 1 deste Anexo, aos usuários que possuírem método de pagamento por TAG ~~ou outras tecnologias implementadas pela Concessionária~~ e que utilizarem 100% da extensão do Sistema Rodoviário em um mesmo sentido.”

- No intuito de conscientizar o usuário da via quanto aos descontos para o pagamento via TAG, sugerimos a determinação de que a concessionária comunique a sua aplicação ao longo da concessão.

i. Sugestão III - alteração da cláusula 2.9.1 do Anexo 10 – Sistema de Cobrança Sem Barreiras

- “A forma de cobrança da Tarifa no âmbito do Sistema de Cobrança sem Barreiras, deixando claro que: (i) o Usuário que não possuir o Dispositivo Eletrônico de Identificação (TAG) não incorrerá, imediatamente, em infração ao utilizar o Sistema Rodoviário e poderá realizar o pagamento posteriormente; (ii) o Usuário que possuir o Dispositivo Eletrônico de Identificação (TAG) poderá usufruir do Desconto Básico de TAG (DBT), Desconto de Usuário Frequent (DUF) e Desconto para Usuários de Longa Distância, nos termos do contrato; (iii) o Usuário que não realizar o pagamento voluntário pela Plataforma da Concessionária, no prazo de 30 (trinta) dias contados da passagem pela respectiva Praça de Pedágio Virtual do Sistema Rodoviário incorrerá em infração de evasão sujeita à multa de trânsito, nos termos do artigo 209-A da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) e da Lei Federal nº 14.157, de 1º de junho de 2021;”

- Em atenção ao prazo de 30 dias para pagamento voluntário sem a= TAG, mencionado no item 2.9.1 do Anexo 10, sugerimos também o ajuste dos itens 3.2 e 3.3.2 do mesmo anexo, que expõem prazo diverso, de 15 dias, para que o prazo seja o mesmo ao longo do contrato.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que o Anexo 11 será revisado.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 109:**

**2. Da porcentagem ideal de diferenciação tarifária**

a. No intuito de compreender a diferenciação tarifária ideal aos usuários de TAG no *Free Flow*, a Abepam contratou estudo junto a UNA Partners, que desenvolveu trabalho voltado a esse objetivo.

b. O estudo se encontra anexo a este ofício. Em suma, estabeleceu-se o seguinte:

i. Concluiu-se que o percentual ideal de desconto para TAGs no sistema *free flow* está entre 18% e 20%.

ii. Esse nível de desconto é considerado ótimo por várias razões.

Primeiramente, incentiva os usuários a adotarem o método de pagamento mais eficiente (TAG), o que reduz custos e riscos de inadimplência e evasão. Nos cenários modelados, esse desconto provocaria uma migração significativa de usuários para o pagamento por TAG.

iii. Além disso, permite manter a viabilidade econômico-financeira do projeto, igualando a TIR (Taxa Interna de Retorno) aos cenários sem desconto.

iv. O percentual sugerido está alinhado com benchmarks internacionais, que mostram descontos de até 75% em algumas rodovias americanas para incentivar o uso de TAG.

v. O estudo também considera níveis de inadimplência esperados na implementação do *free flow* no Brasil. Por fim, esse percentual de desconto equilibra a redução de receita com o aumento de arrecadação pela menor inadimplência.

vi. Nesse sentido, **sugerimos o ajuste da diferenciação tarifária**, presente nas cláusulas 3.1.5 e 4.1. do Anexo 11 do Contrato, **para algo na faixa de 18 a 20%**, otimizando a operação do sistema e mantendo a viabilidade financeira do projeto.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. O desconto de 5% para usuário do sistema AVI (com TAG) é igual ao praticado atualmente em diversas outras concessões no país. Além disso, descontos superiores teriam um impacto na receita tarifária do projeto maior do que a própria inadimplência, afetando sua viabilidade ou diminuindo a capacidade de investimento.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 110:**

**3. Da definição de pagamento automático e pagamento avulso**

a. O Programa de Exploração da Rodovia – PER estabelece a definição de pagamento automático em sua cláusula 3.4.6. Entendemos que a definição, em linha com o estabelecido nos contratos da ANTT, deve desdobrar-se de forma mais específica, destacando os agentes responsáveis por oferecer o serviço de pagamento automático de pedágio. Ou seja, as Administradoras de Meios de Pagamento para Arrecadação de Pedágio (AMAPs).

**i. Assim, sugere-se a alteração da cláusula 3.4.6 do PER, para a seguinte redação:**

1. “O pagamento automático do sistema automático livre é aquele que possibilita o pagamento da tarifa de pedágio sem necessidade de parada ou de redução significativa na velocidade do veículo, mediante utilização de etiqueta eletrônica ou equipamento detector de sinal de rádio, emitido por um dispositivo instalado no veículo ou outros dispositivos com resultados semelhantes, contratados pelo usuário, de uma Administradora de Meios de pagamento para Arrecadação de Pedágio (AMAP) e sistema OCR capaz de verificar a placa do veículo e consultar no banco de dados das AMAPs com objetivo de dirimir possíveis falhas de leitura do sistema principal.”

b. Além disso, faz-se necessária a diferenciação entre o pagamento automático e o pagamento “avulso”. O pagamento automático, realizado por AMAP, não envolve qualquer movimentação do usuário durante a passagem, que usufrui de cobrança completamente automática e instantânea.

c. O pagamento avulso, por sua vez, pressupõe determinada ação do usuário, antes ou depois da passagem, no prazo de 15 dias, para o adimplemento da tarifa.

**i. Nesse sentido, sugere-se a inclusão de definição do pagamento avulso junto ao Programa de Exploração da Rodovia – PER:**

1. “O pagamento avulso da Tarifa de Pedágio é aquele utilizado pelo Usuário que trafegar em rodovia ou via urbana dotada de Sistema de Livre Passagem (*Free Flow*), realizado em um canal válido de recebimento, em momento que não seja o mesmo no qual transitou pela via e sem associação a um meio automático de pagamento.”

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que o Anexo 10 do Contrato de Concessão complementa as disposições do PER, em relação às metodologias de pagamento da tarifa de pedágio.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 111:**

Na apresentação da modelagem financeira foi demonstrado uma receita total da concessão de 19.798.874. No material disponibilizado no site da EPE para a Audiência Pública, o arquivo de modelagem financeira apresenta uma receita de 18.388.372 considerando “Receita Projetada - Com Inadimplência”. Qual o valor considerado para os estudos?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que o primeiro valor citado corresponde à receita tarifária total bruta sem inadimplência, e o segundo, à receita tarifária total com inadimplência. A diferença entre ambos os valores corresponde à receita de Ajuste de

Inadimplência, também apresentada na modelagem financeira, e para a qual foi considerado um giro de 4 meses.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 112:**

Foi apresentado uma receita proveniente de 12 pontos de cobrança e no material disponibilizado no site da EPE para a Audiência Pública apresenta 14 pórticos de cobrança. Estamos entendendo que será 12 pontos de cobrança com instalação de 14 pórticos *Free Flow*. Está correto o entendimento?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. O entendimento está correto.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 113:**

Durante a apresentação, na fase de respostas aos questionamentos, foi informado que as vias marginais ficariam sob gestão dos municípios. Considerando essa informação questionamos se as vias marginais a serem implantadas como itens obrigatórios do contrato ficarão sob responsabilidade dos municípios para serviços de operação e manutenção ao longo do prazo da concessão?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. O entendimento está correto.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 114:**

O Estudo de tráfego, contagem e sazonalidade foram feitos a partir de dados de contagem e pesquisa do ano de 2023, período de seca hídrica onde houve o desvio do fluxo de carga do arco norte para Santos, Paranaguá. Este fator foi considerado na projeção de tráfego futura?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que estamos cientes de que as pesquisas de tráfego foram realizadas em um período de seca hídrica, não observado em anos anteriores. Neste sentido, o ajuste de sazonalidade foi realizado considerando a série histórica de tráfego real de 2023 registrada em outras rodovias concedidas no estado do Mato Grosso do Sul. Não foi realizado nenhum ajuste adicional para correção do efeito observado. Vale observar que o mesmo efeito está se repetindo em 2024, mostrando que não se trata de uma ocorrência isolada.

Por fim, ressalta-se que o estudo de tráfego realizado para a modelagem da concessão é referencial, devendo cada interessado considerar os efeitos que julgar pertinente dentro de sua Proposta.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 115:**

Na apresentação do Road Show de 03/09/24 foi apresentado o traçado da rota Bioceânica que ligará o Atlântico ao Pacífico pelo estado do Mato Grosso do Sul. Esta rota foi considerada nos estudos de tráfego para cenários futuros?

**Resposta:** Nas pesquisas de origem-destino realizadas, viagens identificadas com origem e/ou destino em municípios de outros países que não Brasil se mostram insignificantes. Os efeitos no tráfego do sistema rodoviário em estudo, advindos da implantação da rota Bioceânica, incluindo a construção da ponte de Porto Murtinho, ainda são incertos. Nesse sentido, não foram considerados dentro do estudo de tráfego.

Por fim, ressalta-se que o estudo de tráfego realizado para a modelagem da concessão é referencial, devendo cada interessado considerar os efeitos que julgar pertinente dentro de sua Proposta.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 116:**

6 – No Road Show de 03/09/24 foi apresentado a premissa de inadimplência de usuário para os primeiros 05 (cinco) anos de 50%, como consta no material disponibilizado para audiência pública, e informado que este número foi revisado para 20%. Considerando que a inadimplência será compensada via conta centralizadora, esta inadimplência está prevista na modelagem financeira do projeto?

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. A inadimplência considerada na modelagem financeira é estimada em 20% para o ano inicial de cobrança de tarifa, decrescendo para 6% a partir do 6º

ano de cobrança, em patamar que prossegue constante até o final da concessão. A conta centralizadora cobrirá o correspondente a 95% do valor de inadimplência. Ainda, cabe reforçar que a premissa de inadimplência do modelo financeiro é meramente referencial.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 117:**

CONTRATO – Item 23 (Alocação de Riscos), subitem 23.2.20

23.2. A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:

(...)

23.2.20. Implantação de novos modais de transportes, que não existissem e que não estivessem previstos, na data de assinatura do Contrato, nos instrumentos públicos de planejamento governamental ou em outras fontes oficiais públicas, com comprovado impacto na demanda da rodovia.

Consideramos louvável a alocação desse risco ao Poder Concedente, entretanto o termo “não existissem e que não estivessem previstos, na data de assinatura do Contrato, nos instrumentos públicos de planejamento governamental ou em outras fontes oficiais públicas” nos parece um tanto abrangente, portanto sujeita a diferentes interpretações no caso da ocorrência desse risco. Portanto sugerimos a seguinte redação para esse risco:

23.2.20. Implantação de alternativas concorrentes, inclusive novos modos de transporte, com as Rodovias Estaduais MS-040, MS-338 e MS-395 e Trechos das Rodovias Federais BR-262 e BR-267, que não existissem e que não estivessem previstos nos Estudos de Viabilidade, item “4.4 Cenários Futuros” do “Produto 1 – Estudos de Tráfego”, com comprovado impacto na demanda dos trechos desta concessão.”

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que a Cláusula será revisada.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 118:**

ANEXO 10 – Item 2.9.1 a.

A forma de cobrança da Tarifa no âmbito do Sistema de Cobrança sem Barreiras, deixando claro que: (i) o Usuário que não possuir o Dispositivo Eletrônico de Identificação (TAG) não incorrerá, imediatamente, em infração ao utilizar o Sistema Rodoviário e poderá realizar o pagamento posteriormente; (ii) o Usuário que não realizar o pagamento voluntário pela Plataforma da Concessionária, no prazo de 30 (trinta) dias contados da passagem pela respectiva Praça de Pedágio Virtual do Sistema Rodoviário incorrerá em infração de evasão sujeita à multa de trânsito, nos termos do artigo 209-A da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) e da Lei Federal nº 14.157, de 1º de junho de 2021;

A RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 984, DE 15 DE DEZEMBRO DE 2022, atualmente vigente, prevê em seu Art.8º o prazo de 15 dias para pagamento da tarifa. Entretanto há uma Consulta Pública em curso com uma minuta de resolução que irá substituir a atual.

Portanto sugerimos substituir o termo acima destacado por:

“...no prazo de 15 (quinze) dias, nos termos da Resolução CONTRAN Nº 984-2022...”

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que o item será revisado.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 119:**

ANEXO 10 – Item 3.2

3.2. O Usuário que não tiver efetuado o pagamento automático e imediato durante a sua passagem pelos Pórticos de Pedágio Eletrônico (i) por não deter Dispositivo Eletrônico de Identificação (TAG); ou (ii) detendo Dispositivo Eletrônico de Identificação (TAG), não haver processamento do pagamento da Tarifa, deverá realizar o pagamento por meio da Plataforma, dentro de um prazo de 15 (quinze) dias da passagem pela respectiva Praça do Sistema Rodoviário.

A RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 984, DE 15 DE DEZEMBRO DE 2022, atualmente vigente, prevê em seu Art.8º o prazo de 15 dias para pagamento da tarifa. Entretanto há uma Consulta Pública em curso com uma minuta de resolução que irá substituir a atual.

Portanto, de forma a refletir o prazo previsto na Resolução atualmente vigente, e considerando que a provável atualização da Resolução está coberta pelo item 3.7 deste mesmo Anexo, sugerimos substituir o termo acima destacado por:

“...dentro de um prazo de 15 (quinze) dias, nos termos da Resolução CONTRAN Nº 984-2022...”

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que o item será revisado.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 120:**

ANEXO 10 – Item 3.3.2

3.3.2 O Usuário que detiver Dispositivo Eletrônico de Identificação (TAG), mas tenha deixado de realizar o pagamento automático e imediato da Tarifa durante a sua passagem pelo Sistema de Cobrança sem Barreiras por falta de processamento do pagamento da Tarifa deverá ser comunicado pela Concessionária e/ou pela Operadora do Serviço de Arrecadação da necessidade de realização do pagamento por intermédio da Plataforma, caracterizando-se a evasão, para fins de autuação, caso não haja pagamento no prazo de 15 (quinze) dias, contado de sua científicação.

A RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 984, DE 15 DE DEZEMBRO DE 2022, atualmente vigente, prevê em seu Art.8º o prazo de 15 dias para pagamento da tarifa. Entretanto há uma Consulta Pública em curso com uma minuta de resolução que irá substituir a atual.

Portanto, de forma a refletir o prazo previsto na Resolução atualmente vigente, e considerando que a provável atualização da Resolução está coberta pelo item 3.7 deste mesmo Anexo, sugerimos substituir o termo acima destacado por:

“...no prazo de 15 (quinze) dias, nos termos da Resolução CONTRAN Nº 984-2022...”

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que o item será revisado.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 121:**

ANEXO 10 – Item 3.3.2

3.7. O regramento disposto neste Anexo poderá ser alterado ou adequado a eventual norma superveniente, em especial daquelas emanadas pelo CONTRAN, que regulamente aspectos relacionados à autuação de usuários infratores, notadamente em relação às condições, procedimentos pertinentes, forma de identificação dos veículos e emissão das competentes autuações.

A RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 984, DE 15 DE DEZEMBRO DE 2022, atualmente vigente, prevê em seu Art.8º o prazo de 15 dias para pagamento da tarifa. Entretanto há uma Consulta Pública em curso com uma minuta de resolução que irá substituir a atual.

Portanto sugerimos substituir o termo acima por:

3.7. O regramento disposto neste Anexo poderá ser alterado ou adequado a eventual norma superveniente, em especial daquelas emanadas pelo CONTRAN, que regulamente aspectos relacionados à autuação de usuários infratores, notadamente em relação às condições, prazos de pagamento, procedimentos pertinentes, forma de identificação dos veículos e emissão das competentes autuações.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que o item será revisado.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 122:**

ANEXO 11 – TABELA do Item 3.1.5

ANEXO 11 – TABELA do Método de pagamento	Desconto (deflator da Tarifa)
Item 3.1.5 Categoria	
A Boleto bancário	0,0
B Cartão de Crédito / Débito	0,0
C Totens de 0,0 autoatendimento	
D TAG	-0,08

De acordo com a tabela do item 4.1, que dispõe sobre os multiplicadores das tarifas com meio de pagamento TAG, entende-se que o desconto destacado na tabela acima deva ser de -0,05.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Serão realizados ajustes no Anexo 11 do Contrato de Concessão.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 123:**

ANEXO 11 – Item 4.1

4.1. As tarifas de cada pista de cobrança automática são definidas tendo como referência uma Tarifa Quilométrica de R\$ 0,1613/km (dezesseis centavos por quilômetro) para Trechos Homogêneos de pista simples, e de R\$ 0,2258/km (vinte e dois centavos por quilômetro) para Trechos Homogêneos de pista dupla, na data base de outubro/2023, bidirecional para cada pista eletrônica.

Não há um capítulo específico no Contrato que discipline a Reclassificação Tarifária após a conclusão das obras de Duplicação, quando os trechos homogêneos de pista simples passam a ser de pista dupla, alterando assim a composição das TCPs dos Pórticos, e, portanto, das suas tarifas.

Nesse sentido, entendemos que o melhor sistema de reclassificação tarifária para esse sistema rodoviário seja o mesmo adotado pela ANTT nas últimas licitações, inclusive na Rota dos Cristais, que prevê percentuais de reclassificação para outras de duplicação e de faixas adicionais, aplicadas sobre a tarifa quilométrica de pista simples conforme tabela extraída do item 19.3.3 da minuta do Contrato, a seguir:

Item de Reclassificação	Percentual
Pista dupla	30%
Faixas adicionais em Pista Simples	15%
Faixas adicionais em Pista Dupla - 1 Faixa	5%
Faixas adicionais em Pista Dupla - 2 Faixas	10%

Além de um incremento adicional de 5% em todos os pórticos pela conclusão de todas as obras de melhoria do primeiro ciclo previstas no PER.

Portanto, recomendamos adotar, com as devidas adaptações, o texto sobre Reclassificação Tarifária da Minuta de Contrato da Rota dos Cristais (item 19.3 do Contrato), da ANTT.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que neste projeto a reclassificação tarifária ficou definida apenas para as duplicações quando concluídas.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 124:**

ANEXO 11 – Item 4.2

A Tarifa cobrada de cada Usuário, em cada Praça de Pedágio Virtual, será obtida por meio do cálculo exposto na Fórmula 1 a seguir:

Fórmula 1:

$$TPt = TQt \times TRU \times Multiplicador$$

Onde,

$TPt$  = é a Tarifa a ser cobrada de cada categoria no ano t

$TQt$  = é a Tarifa Quilométrica de pedágio descrita no item Erro! Fonte de referência não encontrada., supra, e atualizada conforme previsto no item 5, abaixo.

$TRU$  = é o Trecho Rodado pelo Usuário utilizando a infraestrutura rodoviária em quilômetros.

$Multiplicador$  = é o valor estipulado para cada categoria de usuário identificado no item Erro! Fonte de referência não encontrada. acima

Não encontramos referência ao termo  $TRU$  mencionado do destaque acima, inclusive entendemos que a tarifa a ser cobrada não será definida pelo Trecho percorrido pelo usuário, e sim pela TCP que compõe cada pórtico, e a tarifa será cobrada por Pórtico perpassado. Portanto entendemos que a forma devia conter o TCP (Trecho de Cobertura do Pórtico) indicado na Tabela do item 3.1.4.

Portanto sugerimos substituir o termo acima destacado por:

**TCP = é o Trecho de Cobertura de cada Pórtico, indicada na tabela do item 3.1.4.**

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Serão realizados ajustes no Anexo 11 do Contrato de Concessão.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 125:**

ANEXO 11 – Item 4.3

4.3. Será aplicado o desconto para Usuários de Longa Distância de [-]% no valor da *TPt* calculada na Fórmula 1 deste Anexo, aos usuários que possuírem método de pagamento por TAG ou outras tecnologias implementadas pela Concessionária e que utilizarem 100% da extensão do Sistema Rodoviário em um mesmo sentido.

Entendendo que o Desconto para Usuários de Longa Distância seja mais um instrumento de incentivo ao uso do TAG, de forma a dar mais segurança a Concessionária nas transações de *Free Flow*, inclusive corroborado pela clausula 10.2 do presente Anexo, não cabendo, portanto, desconto pelo uso de “outras tecnologias implementadas pela Concessionária”;

Entendendo também que a cobrança ao usuário não será definida pelo Trecho por ele percorrido, e sim pela TCP que compõe cada pórtico;

Sugerimos a redação deste item da seguinte forma:

4.3. Será aplicado o desconto para Usuários de Longa Distância de [-]% no valor da *TPt* calculada na Fórmula 1 deste Anexo, aos usuários que possuírem método de pagamento por TAG e que passarem por todos os Pórticos de cobrança do Sistema Rodoviário em um mesmo sentido.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Serão realizados ajustes no Anexo 11 do Contrato de Concessão.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 126:**

ANEXO 11 – Item 9.1

9.1. A Concessionária deverá assegurar, durante todo o Prazo da Concessão, a aplicação do Desconto do Usuário Frequente, restrita aos usuários que disponham de Sistema de Cobrança Eletrônica (AVI), de acordo com a quantidade de passagens realizadas em uma mesma praça de pedágio, no mesmo sentido de fluxo e dentro de um mesmo mês calendário.

Diferentemente dos Contratos da ANTT, que têm adotado o DUF apenas para veículos de passeio e afins (categorias 1, 3 e 5), esta minuta prevê a aplicação do DUF para todas as categorias de veículos, o que pode trazer uma perda tarifária relevante à Concessionária.

Portanto sugerimos a seguinte redação:

9.1. A Concessionária deverá assegurar, durante todo o Prazo da Concessão, a aplicação do Desconto do Usuário Frequente, restrita aos usuários que disponham de Sistema de Cobrança Eletrônica (AVI) **e trafeguem em veículos das categorias 1, 3 e 5, consoante indicado na tabela de Multiplicadores de Tarifa**, de acordo com a quantidade de passagens realizadas em uma mesma praça de pedágio, no mesmo sentido de fluxo e dentro de um mesmo mês calendário.

Adicionalmente, não há previsão de compensação da perda de receita pela aplicação do DUF, o que também é previsto nos contratos da ANTT. Sugerimos a inclusão dessa previsão de compensação, por meio da utilização de recursos da Conta Centralizadora.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Serão realizados ajustes no Anexo 11 do Contrato de Concessão. Ainda, informamos que para o presente projeto não será considerada a compensação utilizada pela ANTT em concessões federais.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 127:**

ANEXO 12 – DESCONTO DE REEQUILÍBRIO

1.1. O presente Anexo tem por objetivo especificar a metodologia de aferição, cálculo e aplicação do Desconto de Reequilíbrio relacionados à prestação dos serviços públicos objeto da Concessão.

(...)

2.2. A avaliação de desempenho prevista neste Anexo 12 é a verificação objetiva, promovida pela AGEMS, para medir o desempenho da Concessão com base nos indicadores estabelecidos na Tabela I a seguir, com vistas à manutenção da equivalência contratual entre os serviços prestados pela Concessionária e a sua remuneração.

2.3. A avaliação de desempenho será realizada em periodicidade anual, e terá por objetivo identificar o atraso ou inexecução das obras de duplicação dos trechos indicadas no PER.  
(...)

2.5. O Desconto de Reequilíbrio não constitui espécie de penalidade imposta à Concessionária, mas sim mecanismo para desonrar os usuários do Sistema Rodoviário. Pressupõe que, se o serviço público prestado na Concessão estiver em desconformidade com as condições estabelecidas no Contrato e no PER, tal serviço não deve ser remunerado em sua integralidade. Trata-se de mecanismo preestabelecido e pactuado entre as Partes no Contrato, visando à manutenção do seu equilíbrio econômico-financeiro para os casos de atraso ou inexecução de obras de ampliação de capacidade condicionadas ao volume de tráfego e de obras e serviços de caráter não obrigatório.

(...)

Indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho em desacordo com as previsões de duplicação do PER	Desconto x KM do segmento homogêneo
Execução das obras de duplicação*	0,01250%

**Tabela I – Indicadores e Percentuais de Desconto de Reequilíbrio**

Embora esteja descrito que o Desconto de Equilíbrio será aplicado em consequência de desempenho insuficiente com base em indicadores estabelecidos na Tabela I, observa-se que há somente um indicador, referente a execução das obras de duplicação.

Considerando a sugestão acima, de adoção da sistemática de Reclassificação Tarifária pela duplicação dos trechos homogêneos conforme previsto no PER, o percentual de acréscimo (de 30%) na tarifa quilométrica de pista simples só será aplicado após a conclusão da duplicação em cada segmento, ou seja, em caso de atraso na conclusão, a aplicação do acréscimo tarifário também sofrerá atraso, mantendo, dessa forma, o equilíbrio entre a entrega das obrigações contratuais e a tarifa percebida pelo usuário.

Portanto, a aplicação de um desconto adicional a tarifa pelo atraso ou inexecução das obras impactaria de forma cumulativa a equação econômico-financeira da concessionária, que já teve a compensação da inexecução refletida na tarifa pelo atraso na reclassificação tarifária. **Ou seja, na prática, traz uma dupla penalização pelo aparente descumprimento.** Sendo que, quando esse descumprimento seja causado pela Concessionária, ainda haverá a aplicação de multas. Portanto, uma vez que o único indicador de desconto de reequilíbrio previsto no ANEXO 12 é referente a obras de duplicação, recomendamos a supressão integral deste ANEXO 12, caso seja adotada a sistemática de Reclassificação Tarifária sugerida.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que, em decorrência das contribuições recebidas, o Anexo 12 – Desconto de Reequilíbrio será suprimido. Destaca-se que, apesar da exclusão, o Contrato já prevê mecanismos de incentivo para a célere conclusão das obras, com a previsão de degrau tarifário após a conclusão de obras de ampliação de capacidade. Também são previstos mecanismos de penalização em caso de descumprimento de obrigações de investimento previstas no Contrato de Concessão.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 128:**

**ANEXO 2 – PER**

**3.1. Frente de Recuperação e Manutenção**

**3.1.1. Pavimentos**

Os parâmetros propostos são mais exigentes que dos atuais Editais da ANTT, tais como Rota dos Cristais. Como exemplo, IRI, Trinca FC2 e FC3, Microtextura com parâmetros simultâneos de *Grip Tester* (GN) e Valor de resistência à derrapagem (VRD). Entendemos que se deve utilizar um **ou** outro. Além disso, há exigência muito alta para entrega da concessão (no último ano). Entendemos que alguns parâmetros podem ser revistos sem trazer prejuízo aos clientes da rodovia.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Informamos que os parâmetros adotados estão aderentes aos praticados nas últimas licitações do setor. A seguir apresenta-se o quadro comparativo:

Concessão	IRI	ATR	FC-2	FC-3
Rota da Celulose	2,7 m/km	5 mm	10%	2%
MS-112	2,7 m/km	10 mm	5%	0%
Lote 3 PR - ANTT	2,7 m/km	5 mm	7%	1%
Rota dos Cristais - ANTT	3,0 m/km	5 mm	15%	2%
CN1 - ANTT	3,0 m/km	5 mm	15%	2%

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 129:**

**Assunto (Edital, Contrato, Planilhas, Estudos de Viabilidade):**

ANEXO 2 – PER, Item 3.1.6 Canteiro Central e Faixa de Domínio - PARÂMETROS DE DESEMPENHO

ANEXO 2 – PER, Item 3.3.7. Canteiro Central e Faixa de Domínio

A tabela do Item 3.1.6 Canteiro Central e Faixa de Domínio - PARÂMETROS DE DESEMPENHO, tem a seguinte descrição referente a roçada:

3.1.6 Canteiro Central e Faixa de Domínio PARÂMETROS DE DESEMPENHO	TRABALHOS INICIAIS	
	06 meses	12 meses
Ausência total de vegetação rasteira com comprimento superior a 30,0 cm, em toda a extensão da faixa de domínio, numa largura mínima de 1,5 metros a partir do bordo da drenagem e/ou do acostamento, de cada lado das rodovias.	X	
Ausência total de vegetação rasteira nas áreas nobres (canteiro central, dispositivos de interseção, retornos, acessos, edificações, áreas operacionais e de suporte), e numa largura mínima de 1,5 m de seus entornos, com comprimento superior a 10,0 cm.	X	

Já o item 3.3.7. - Canteiro Central e Faixa de Domínio, que descreve as atividades, consta o seguinte texto:

*Conservação do canteiro central e faixa de domínio, contemplando, no mínimo, ações de:*

• *Roçada do revestimento vegetal em toda a extensão das rodovias e em, no mínimo, 4,0 m de largura da faixa de domínio, em cada lado das rodovias, e com largura suficiente, para assegurar adequada visibilidade, no bordo interno das curvas, com periodicidade mínima de 03 (três) vezes ao ano;*

• *Roçada do revestimento vegetal em toda a extensão e largura do canteiro central, dispositivos de interseção, retornos e acessos, e também em, no mínimo, 10,0 m de seus entornos, com periodicidade mínima de 03 (três) vezes ao ano;*

Portanto há divergência na largura mínima a ser executada, tanto na lateral das rodovias. Quanto no entorno dos dispositivos. Solicitamos esclarecer qual a largura mínima a ser executada.

Solicitamos esclarecer também, se a concessionária mantiver o comprimento máximo de 30cm da vegetação por todo o ano, ainda assim será verificada a frequência mínima de roçadas por ano exigida no PER. Ou se será verificada somente o comprimento máximo, independente da frequência de roçadas que a concessionária executar.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que as premissas apontadas no item 3.3.7 do PER estão corretas e devem ser consideradas. Ajustes serão efetuados no PER e as alterações serão refletidas nos documentos finais.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 130:**

Estudos de Viabilidade, Planilhas, Opex – Item 7

Os custos para roçada previstos do item 7 da Planilha OPEX não refletem o necessário para o cumprimento dos parâmetros previstos no PER, descritos na contribuição anterior.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que os custos de roçada foram dimensionados para atender a largura e periodicidade mínima solicitada.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 131:**

**ANEXO 2 – PER**

**3.2.3. Obras de Ampliação de Capacidade**

A Concessionária é obrigada a manter o nível de serviço, estipulado nos parâmetros técnicos deste PER, em todas as rodovias objeto da concessão e durante todo o período da concessão. A Concessionária, através da monitoração constante das rodovias, deve manter permanentemente atualizados os estudos de capacidade, com utilização do manual do HCM - *Highway Capacity Manual*, em sua última edição disponível (atualmente na 7ª edição), como também os estudos de necessidade da implantação de faixas adicionais (terceiras faixas) em rampas ascendentes, para possibilitar a verificação tempestiva, pela AGEMS, conforme prazos estipulados no contrato, do nível de serviço das rodovias objeto da concessão. As obras necessárias à manutenção do nível de serviço serão realizadas e custeadas pela Concessionária e não ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

(...)

Entendemos que os investimentos de ampliação de capacidade por atingimento de nível de serviço não devam ser a cargo da Concessionária. Isso porque o atingimento do nível de serviço E e F em segmentos homogêneos, na maioria das vezes não se dá pelo aumento regular do volume de tráfego, mas sim pela concentração deste volume em alguns horários do dia ou da semana, especialmente em trechos urbanos, o que não reflete necessariamente em aumento de receita.

Isso vem sendo amplamente discutido no programa de São Paulo com a ARTESP, gerando controvérsia em quase todos os contratos mais antigos, o que fez com que também a ARTESP passasse a adotar nos contratos mais recentes a alocação desse risco ao Poder Concedente. Portanto, sugerimos que seja adotado o Conceito de alocação do custo das obras de ampliação de capacidade por Nível de Serviço ao Poder Concedente.

**Resposta:** Agradecemos à contribuição. Contudo, caberá a Concessionária assumir risco de execução de obras de ampliação de capacidade vinculadas ao atingimento de nível de serviço, sendo a Concessionária - com sua expertise e conhecimento do fluxo da rodovia – a parte mais apta para realizar investimentos objetivando manter o nível de serviço mínimo do Sistema Rodoviário.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 132:**

**ANEXO 2 – PER**

**8.1. Anexo A - Obras De Melhorias e de Ampliação de Capacidade Obrigatórias.**

Verificamos que o volume de Investimentos está muito concentrado nos anos 01 a 03, resultando num dispêndio muito alto nesse período, com alto risco de atrasos devidos a todo o processo prévio de aprovação de projetos, licenciamento e eventuais desapropriações.

Portanto recomendamos a redistribuição de obras ao longo dos anos 03 a 07, evitando obras de ampliação nos 2 primeiros anos do Contrato.

Adicionalmente, notamos que há inconsistências nas Tabelas de obras do PER, faltando os contornos e uma lista de resumo geral das obras; há ainda divergências na nomenclatura de grupo de obras.

Ainda, não foi localizado no PER o local das passarelas (km definido), apenas pontos de referência; recomendamos a definição dos locais de implantação, podendo variar em 500 metros para cada lado.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Serão realizados ajustes no PER e as alterações serão refletidas nos documentos finais.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 133:**

**Resumo Executivo**

**Estudos de Viabilidade, Planilhas (Modelo Econômico-Financeiro, Opex, Cotações)**

Foram analisados os materiais disponibilizados na busca de premissas e informações referentes a investimentos e custos com Sistemas e Equipamentos Operacionais, especificamente os arquivos “Resumo Executivo”, “Modelo Econômico-Financeiro”, “Opex” e “Cotações”. Dessa análise, temos os seguintes apontamentos:

#### SISTEMAS E EQUIPAMENTOS DE OPERAÇÃO

- O investimento previsto para a rede de dados (fibra óptica) não aparece explícito no MEF, não sendo possível avaliar se ele foi considerado. Sugerimos detalhar o investimento previsto nesta disciplina, pois ela representa um valor significativo no estudo, devido a extensão da concessão.
- O estudo considera a implantação de 8 postos de pesagem HS-WIM. Sugerimos que seja considerado um posto de pesagem para cada uma das rodovias da concessão.
- Está sendo considerado a utilização de energia solar para alimentação de alguns equipamentos de operação como CFTV, SAT e detector de altura. Sugerimos que seja utilizada a alimentação através de energia solar somente nos locais onde não houver viabilidade para alimentação através da energia comercial.

**Resposta:** Com relação a esse ponto informamos que este projeto não prevê a obrigatoriedade da fibra ótica. Quanto aos postos de pesagem a obrigação é que se instale em seis localidades, a quantidade de 8 unidades é em função das duplicações previstas. No que diz respeito à alimentação de energia às unidades/equipamentos, o projeto referencial previu diretamente pelas distribuidoras, ficando à concessionária livre para optar pela fonte que melhor convir.

#### SISTEMA DE CFTV

- Sistema de CFTV considera reinvestimentos de 50% do parque a cada 10 anos. Sugerimos a revitalização completa devido a evolução da tecnologia.

Resposta: Após o prazo de 10 anos foi considerado a substituição somente das câmeras e software, não sendo necessário a substituição dos postes de demais componentes

#### SISTEMA DE WI-FI

- Sistema de Wi-Fi considera somente CAPEX no ano 1. Sugerimos considerar a revitalização completa a cada 10 anos devido a evolução da tecnologia.

Resposta: O sistema wireless considera a no contrato de manutenção a atualização da tecnologia.

- Não foi possível avaliar se foi considerado o custo com o comprometimento mínimo e a internet patrocinada no MEF. Confirmar se estes custos foram considerados.

**Resposta:** A utilização da internet pelo usuário para comunicação com a concessionária deverá ser gratuita. O custo está considerado dentro do contrato de serviços de telecomunicação.

**De:** Luiz Gustavo Sacadura De Carvalho <lgcarvalho@timbrasil.com.br>

**Assunto:** RE: Rodovias MS - PMI-MS-040-BR-262-BR-267

**Data:** 1 de abril de 2024 às 23:25:20 BRT

**Para:** "Julio.oliveira.moreira01@gmail.com" <Julio.oliveira.moreira01@gmail.com>

**Cc:** Danielle Britto Da Costa <dbcosta@timbrasil.com.br>, Káren Bartholo Furlan <kfurlan@timbrasil.com.br>, João Eduardo Morena

Vieira <jmvieira@timbrasil.com.br>, Glauber Rodrigues Nogueira <grnogueira@timbrasil.com.br>

Boa noite Julio,

Segue a apresentação revisada com todos os cenários discutidos.

Abaixo, segue ainda um quadro resumo com os 04 cenários:

	Cenário 1 - Padrão 50M/Site	Cenário 2 - Padrão 50M/Site + Redundância	Cenário 3 - Padrão 50M/Site + 50M SLP	Cenário 4 - Robusto 200M/Site + 50M SLP + Redundância
Setup/Site	R\$ 450.000,00	R\$ 570.000,00	R\$ 490.000,00	R\$ 590.000,00
Setup Total - 83 sites	R\$ 37.350.000,00	R\$ 47.310.000,00	R\$ 40.670.000,00	R\$ 48.970.000,00
CM/Site	R\$ 8.500,00	R\$ 9.100,00	R\$ 9.900,00	R\$ 11.000,00
CM Mensal Total - 83 sites	R\$ 705.500,00	R\$ 755.300,00	R\$ 821.700,00	R\$ 913.000,00
<b>VTC - 120 meses</b>	<b>R\$ 122.010.000,00</b>	<b>R\$ 137.946.000,00</b>	<b>R\$ 139.274.000,00</b>	<b>R\$ 158.530.000,00</b>

- Não foi possível validar se os custos de alimentação elétrica foram considerados. Confirmar se estes custos foram considerados.

**Resposta:** O custo está considerado dentro do contrato de serviços de telecomunicação.

#### SISTEMA DE RADIOPROGRAMAÇÃO (TETRA)

- Sistema de radiocomunicação (TETRA) considera somente CAPEX no ano 1. Sugerimos considerar a revitalização completa a cada 10 anos devido a evolução da tecnologia.

**Resposta:** O custo de OPEX do sistema está a cargo do Governo do Estado – SEJUSP.

#### SISTEMA DE FREE-FLOW

- Sistema de *Free-flow* considera somente CAPEX no ano 1. Sugerimos considerar a revitalização completa a cada 10 anos devido a evolução da tecnologia.

Resposta: Está sendo considerada verba para manutenção e suporte dos equipamentos e softwares. A revitalização da tecnologia não foi considerada por não ter previsibilidade de alteração da tecnologia empregada.

- Não foi possível verificar onde estão alocados os custos com as salas técnicas para o sistema. Confirmar se estes custos foram considerados.

**Resposta:** Salas técnicas deverão ser construídas nas edificações operacionais.

- Não está sendo considerado equipamento para classificação de veículos nos acostamentos, apenas uma câmera OCR para captura frontal dos veículos evasores, o que resulta em uma necessidade de estrutura de *backoffice* para tratamento das evasões muito grande. Sugerimos que seja considerado.

**Resposta:** O acostamento não é faixa de rolamento. O veículo que trafegar pelo acostamento deverá ser considerado como veículo infrator.

#### 10.2 Itens não inclusos na proposta

Qualquer item não especificado nesta proposta comercial e para operação do MLFF

TECSIDEL, assim como é de responsabilidade da concessionária o fornecimento de energia e comunicação no local de instalação do pórtico.

Não estamos considerando equipamento para classificação de veículos nos acostamentos, para formulação desta proposta estamos considerando o fornecimento de 1 (uma) câmera de ocr por acostamento para captura frontal dos veículos evasores.

- Não está sendo considerado o fornecimento de sobressalentes. Sugerimos que seja considerado.

**Resposta:** A quantidade e fornecimento de peças sobressalentes fica a critério da concessionária. Os serviços estão considerados no Suporte e Manutenção.

Para formulação desta proposta não estamos considerando equipamentos sobressalentes.

- No Resumo executivo é informado que foram considerados 14 pórticos, porém na proposta de referência foram considerados somente 12. Confirmar a quantidade de pórticos e faixas consideradas e se necessário, ajustar o investimento previsto.

##### 3.9.1.3 Sistema de Cobrança de Pedágio

Os estudos realizados permitiram estabelecer que ao longo das Rodovias nos trechos MS-040, MS-338, MS-396, BR-262 e BR-267, deverão ser implantadas 14 (quatorze) pórticos para o sistema free-flow.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. O item será revisado.

- Não foi possível validar se os custos de alimentação elétrica foram considerados. Confirmar se estes custos foram considerados.

**Resposta:** Sim, os custos foram considerados no OPEX.

#### OPEX

- O OPEX considera um valor aproximado de 3% em relação valor de CAPEX ao ano, corrigido pelo índice de inflação a partir do ano 2 e não considera nada no ano 1. Sugerimos que seja detalhado o que foi considerado no OPEX e que seja considerado um custo menor no ano 1.

**Resposta:** Para equipamentos e sistemas, o OPEX não foi considerado no ano 1 por ser o ano de implantação.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 134:**

O desenvolvimento do estado e a diversidade de atrativos que vem acontecendo nos últimos anos, aliados ao desenvolvimento dos municípios da região centro-oeste do país, no que se refere à crescimento econômico, territorial e demográfico, vem cada vez mais demandando por uma melhor qualidade e eficiência na infraestrutura e logística dos sistemas de transporte.

Sem dúvida a capital do estado, Campo Grande, exerce sua vocação nata de centralização político-administrativa de todos os entes do poder executivo (municipal, estadual e federal) e, estrategicamente, por seu posicionamento geográfico no estado e na América do Sul, exerce a atração de toda a dinâmica na circulação de bens e serviços (nacional e internacional), se destacando intensamente no cenário geopolítico e no fortalecimento do modal rodoviário no país. O presente estudo realiza a análise quanto ao projeto de concessão de trechos das Rodovias BR-262, BR-267, MS-040, MS-338 e MS-395, nos trechos em que as rodovias cortam o perímetro municipal de Campo Grande – MS.



Figura 1 – Rodovias que compõe o projeto de concessão.

É no trecho que secciona o perímetro urbano de Campo Grande que causa a maior preocupação, visto que é onde ocorre o maior número de acidentes de trânsito. O perímetro urbano da sede do município de Campo Grande é dividido em 7 regiões urbanas. A rodovia federal BR-262 possui aproximadamente 4,7 km dentro do perímetro urbano, dividindo as regiões urbanas do Prosa e Bandeira, conforme mapa a seguir.

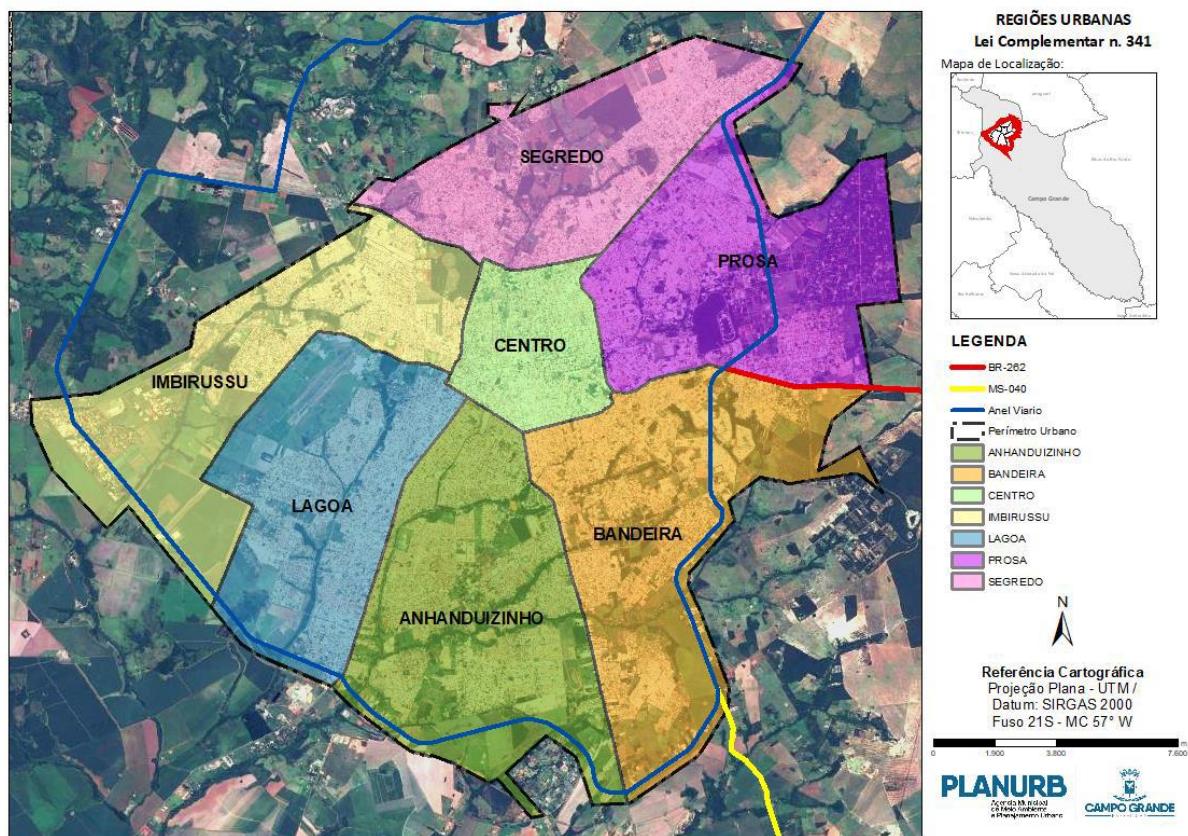


Figura 2 – Mapa de localização da BR-262 e MS-040 em relação as regiões urbanas de Campo Grande.

A implantação da Fábrica de Celulose nos Municípios de Ribas do Rio Pardo - MS e Inocência - MS, sendo que o primeiro fica a aproximadamente 80 km de Campo Grande, são alguns dos mais importantes vetores que impactarão a região leste do Município de Campo Grande.

Os investimentos em celulose, aliados a implantação da Rota Bioceânica e da evolução populacional de Campo Grande são os principais vetores de crescimento e desenvolvimento da região leste de Campo Grande, onde estão localizadas a BR-262 e a MS-040.

A seguir é apresentado as considerações referentes ao projeto de concessão e o PER:

- Duplicação em todo o trecho da BR-262 inserido no município;
- Implantação de via marginal em ambos os lados da BR-262 desde a interseção com a BR-163 até o Autódromo Internacional de Campo Grande;
- Implantação de infraestrutura cicloviária junto as vias marginais;
- Implantação de passarelas de pedestres no trecho da BR-262 inserido no perímetro urbano do município de Campo Grande.
- Implantação de acostamento em toda a MS-040;
- Adequação/reordenamento viário nos acessos;
- Adequação/reordenamento viário nas rotatórias e trevos existentes;
- Implantação de soluções viárias em pontos de conflito;
- Detalhamento das soluções viárias propostas no Programa de Exploração Rodoviária - PER.

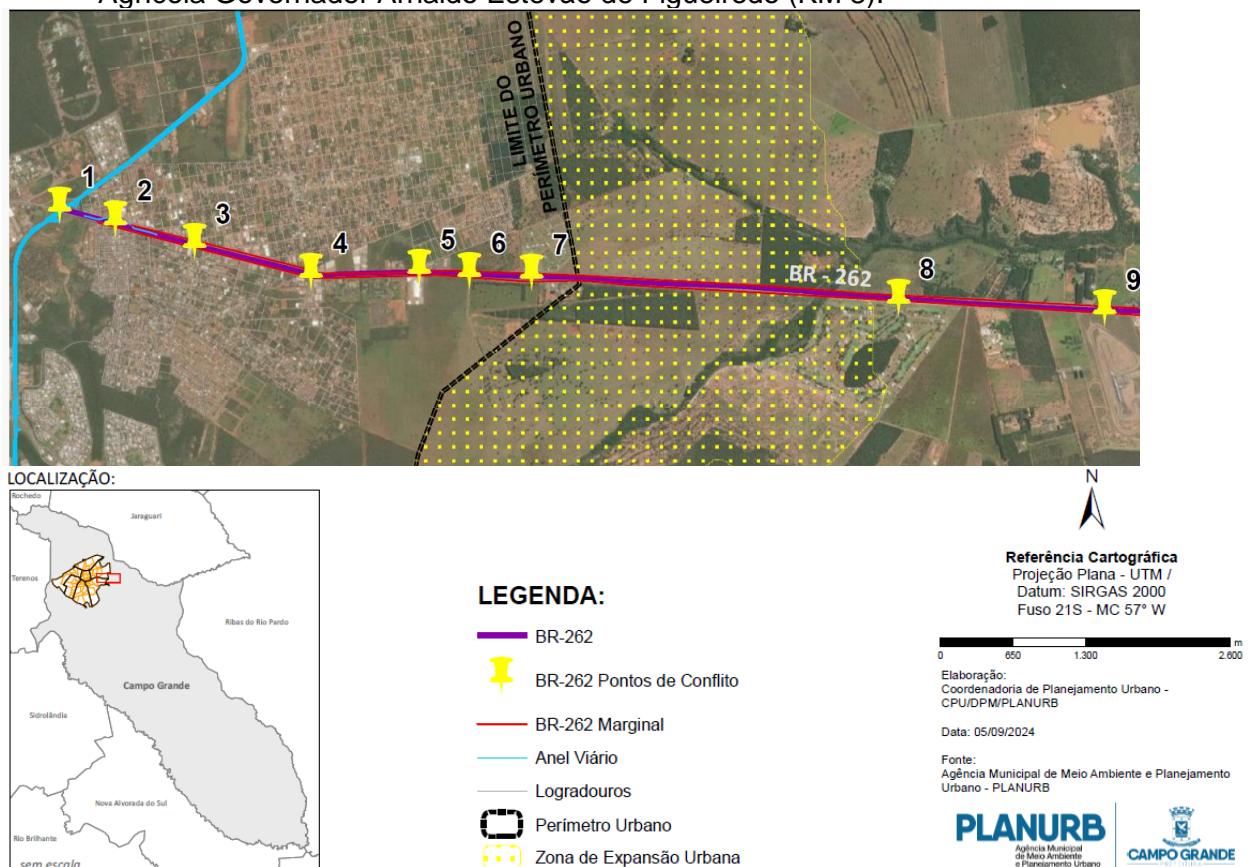
Para os pontos de conflito BR-262

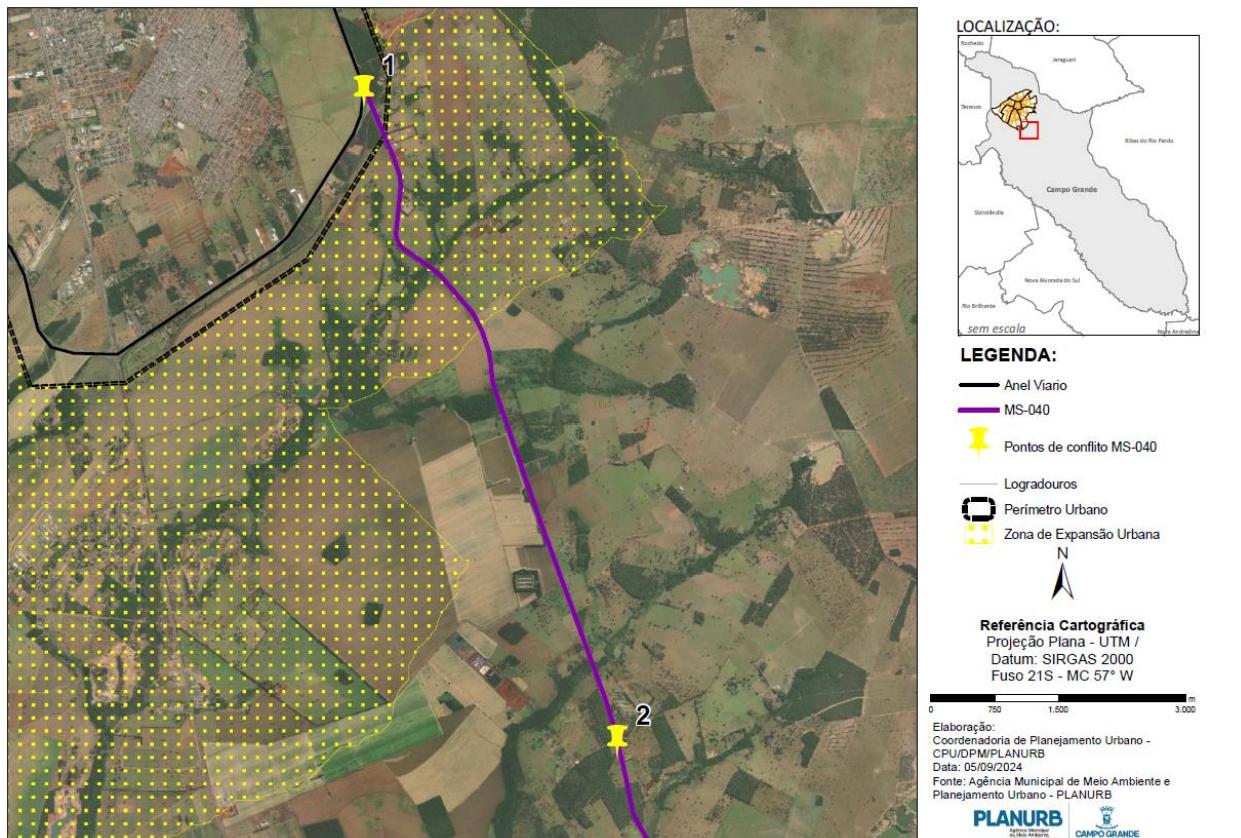
- Ponto 1: adequação do atual trevo do anel viário (interseção da BR-262 com a BR-163) – KM 328;
- Ponto 2: implantação de dispositivo em desnível no acesso ao bairro Maria Aparecida Pedrossian (R. Manoel Oliveira Gomes – KM 327,7);
- Ponto 3: implantação de dispositivo em desnível no acesso a R. Lagoa Rica (KM 327);

- Ponto 4: implantação de dispositivo em desnível no acesso aos bairros Noroeste (R. Vaz de Caminha) e Maria Aparecida Pedrossian (Jardim Panorama/Av. Dr. Paulo Adolfo Bernardo) – KM 326;
- Ponto 5: adequação no dispositivo em nível de acesso a R. Osasco (KM 325);
- Ponto 6: implantação de dispositivo em desnível na Av. Eng. Júlio Cesar Alamy (acesso ao Aeroporto Santa Maria – KM 324,5);
- Ponto 7: adequação do dispositivo em nível de acesso ao Residencial Shalom (KM 324);
- Ponto 8: adequação do dispositivo em nível de acesso ao loteamento Terras do Golfe (KM 320,7);
- Ponto 9: implantação de acessos ao Parque Aquático e Autódromo Internacional de Campo Grande e retorno (KM 320 e KM 319).

Para os pontos de conflito MS-040

- Ponto 1: implantação de viaduto na interseção da MS-040 com a BR-163;
- Ponto 2: adequação de acessos a Comunidade rural Três Barras e Escola Municipal Agrícola Governador Arnaldo Estevão de Figueiredo (KM 8).





**Resposta:** Seguem os esclarecimentos:

Ponto 1: adequação do atual trevo do anel viário (interseção da BR-262 com a BR-163) – KM 328: Agradecemos a contribuição. Informamos que o trevo citado não faz parte da concessão.

Ponto 2: implantação de dispositivo em desnível no acesso ao bairro Maria Aparecida Pedrossian (R. Manoel Oliveira Gomes – KM 327,7): Agradecemos a contribuição. Neste trecho está previsto um dispositivo onde o tráfego rodoviário passará no nível inferior.

Ponto 3: implantação de dispositivo em desnível no acesso a R. Lagoa Rica (KM 327): Agradecemos a contribuição. Neste entroncamento foi previsto um dispositivo em desnível onde o tráfego rodoviário passará no nível superior.

Ponto 4: implantação de dispositivo em desnível no acesso aos bairros Noroeste (R. Vaz de Caminha) e Maria Aparecida Pedrossian (Jardim Panorama/Av. Dr. Paulo Adolfo Bernardo) – KM 326: Agradecemos a contribuição. Neste trecho está previsto um dispositivo onde o tráfego rodoviário passará no nível superior.

Ponto 5: adequação no dispositivo em nível de acesso a R. Osasco (KM 325): Agradecemos a contribuição. Para este ponto foi previsto a implantação de via marginal, segregando o tráfego rodoviário do urbano.

Ponto 6: implantação de dispositivo em desnível na Av. Eng. Júlio Cesar Alamy (acesso ao Aeroporto Santa Maria – KM 324,5): Agradecemos a contribuição. Para este ponto foi previsto a implantação de via marginal e um acesso à essa vicinal.

Ponto 7: adequação do dispositivo em nível de acesso ao Residencial Shalom (KM 324): Agradecemos a contribuição. A solução encontrada para este acesso foi a construção de via marginal, onde o tráfego será segregado desde o viaduto sobre a BR-163.

Ponto 8: adequação do dispositivo em nível de acesso ao loteamento Terras do Golfe (KM 320,7): Agradecemos a contribuição. A solução encontrada para este acesso foi a construção de via marginal e dispositivo tipo “T” para retorno.

Ponto 9: implantação de acessos ao Parque Aquático e Autódromo Internacional de Campo Grande e retorno (KM 320 e KM 319): Agradecemos a contribuição. A solução encontrada para este acesso foi a construção de via marginal e dispositivo tipo “T” para retorno.



**LEGENDA:**

- Anel Viário
- MS-040
- Pontos de conflito MS-040
- Logradouros
- Perímetro Urbano
- Zona de Expansão Urbana
- N

**Referência Cartográfica**

Projeção Plana - UTM /  
Datum: SIRGAS 2000  
Fuso 21S - MC 57° W

Elaboração:  
Coordenação de Planejamento Urbano -  
CPUD/PPM/PLANURB  
Data: 05/09/2024  
Fonte: Agência Municipal de Meio Ambiente e  
Planejamento Urbano - PLANURB



➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 135:**

Trabalhando como Perito Criminal em Bataguassu, percebo muitos acidentes de trânsito causados pela presença de animais e buracos na via, sendo necessário alguma ação para mitigar os riscos; deixo aqui registrada a sugestão da instalação de cerca nas margens das rodovias na região, onde predomina atividades econômicas agropecuárias.

Devido ao intenso tráfego diário de trabalhadores que utilizam da BR-267 para chegar ao Núcleo de Industrial de Bataguassu, alguns dos quais oriundos da cidade vizinha de Presidente Epitácio/SP, entendo que, além das propostas de melhorias das rodovias já contidas no Projeto de Concessão, é essencial que a duplicação da BR-267 se estenda até o Núcleo Industrial de Bataguassu (KM 35).

**Resposta:** Agradecemos sua contribuição. Esclarecemos que a viabilidade do Projeto se dá em razão de levantamentos, estudos e projetos técnicos, sendo assim, foi identificada a necessidade técnica de duplicação do trecho: final da ponte sobre o rio Paraná até o início do contorno rodoviário a ser construído. Esta intervenção consiste em segregar o tráfego urbano do tráfego rodoviário promovendo, portanto, uma melhor segurança viária aos usuários.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 136:**

Minuta de Contrato

14 – Fiscalização e Verificação Independente

14.2. A fiscalização contratual de responsabilidade da AGEMS será exercida com auxílio do Verificador Independente, na forma do disposto em contrato e observadas as diretrizes estabelecidas no Anexo 6 – Diretrizes para Contratação do Verificador Independente, o qual deverá ser contratado em até 60 (sessenta) dias contados da assinatura do Contrato e atuará em colaboração com a Administração Pública e a Concessionária.

ANEXO 6 – Diretrizes para a Contratação do Verificador Independente

2. DISPOSIÇÕES GERAIS PRELIMINARES

2.2. O Verificador Independente será contratado pela Concessionária, em até 60 (sessenta) dias contados da assinatura do Contrato, e será selecionado dentre aqueles regularmente credenciados pela AGEMS para exercer tal função, conforme Portaria AGEPLAN nº 175, de 04 de fevereiro 2020, e/ou demais portarias e normas editadas sobre o assunto.

**CONTEXTUALIZAÇÃO DO QUESTIONAMENTO E SOLICITAÇÃO:**

Os itens citados acima estabelecem uma previsão máxima para contratação do Verificador Independente, sendo considerada a contratação, por parte da Concessionária, em até 60 (sessenta) dias após assinatura do Contrato da Concessão.

Considerando que, de acordo com o item 2.7 do ANEXO 6 – Diretrizes para a Contratação do Verificador Independente, o Verificador Independente será responsável por auxiliar a AGEMS e o Poder Concedente no acompanhamento da execução do Contrato de Concessão, competindo-lhe fazer o levantamento das informações e dos dados necessários ao acompanhamento da execução do Contrato de Concessão;

Considerando que, o Verificador Independente deverá desenvolver as atividades de planejamento e estruturação do projeto para definir os procedimentos, processos e responsabilidades das partes antes de iniciar de fato as avaliações e atividades operacionais de rotina, como previsto no item 6 – Produtos do Verificador Independente do ANEXO 6 – Diretrizes para a Contratação do Verificador Independente:

“6.1 O Verificador Independente deverá apresentar os seguintes produtos à AGEMS, ao Poder Concedente e ao EPE:

a) Matriz de responsabilidade do Verificador Independente, AGEMS e Concessionária, em 30 (trinta) dias de sua contratação;

b) Plano de Trabalho, em até 30 (trinta) dias de sua contratação;”

Ressaltadas as considerações relacionadas às atribuições iniciais do Verificador Independente e com o objetivo de garantir a eficiência e qualidade dos produtos citados, recomendamos que a contratação do Verificador seja efetivada em até 30 (trinta) dias após a assinatura do Contrato da Concessão.

**SUGESTÃO DE TEXTO:**

## Minuta de Contrato

### 14 – Fiscalização e Verificação Independente

14.2. A fiscalização contratual de responsabilidade da AGEMS será exercida com auxílio do Verificador Independente, na forma do disposto em contrato e observadas as diretrizes estabelecidas no Anexo 6 – Diretrizes para Contratação do Verificador Independente, o qual deverá ser contratado em até 30 (trinta) dias contados da assinatura do Contrato e atuará em colaboração com a Administração Pública e a Concessionária.

### ANEXO 6 – Diretrizes para a Contratação do Verificador Independente

#### 2. DISPOSIÇÕES GERAIS PRELIMINARES

2.2. O Verificador Independente será contratado pela Concessionária, em até 30 (trinta) dias contados da assinatura do Contrato, e será selecionado dentre aqueles regularmente credenciados pela AGEMS para exercer tal função, conforme Portaria AGEPLAN nº 175, de 04 de fevereiro 2020, e/ou demais portarias e normas editadas sobre o assunto.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição e informamos que iremos analisá-la e se for o caso, a sugestão será refletida na versão final dos documentos.

#### ➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 137:**

#### ANEXO 6 – DIRETRIZES PARA A CONTRATAÇÃO DO VERIFICADOR INDEPENDENTE

2.3. A verificação independente ocorrerá por, ao menos, 08 (oito) anos, tendo início a partir da Data de Eficácia do Contrato de Concessão, observado o prazo de contratação constante do item 2.2 acima.

2.3.1. A verificação ocorrerá especialmente durante a fase de execução das obras auxiliando na verificação de atendimento dos parâmetros de desempenho determinados no PER e no Contrato de Concessão.

#### CONTEXTUALIZAÇÃO DO QUESTIONAMENTO E SOLICITAÇÃO:

Entendemos que a cláusula 2.3.1 dá foco para os serviços de verificação independente durante a fase de execução de obras, mas não se limitando apenas a este período, tendo em vista que há outras atribuições estabelecidas no próprio Anexo 6 que, acertadamente, ultrapassam a fase de execução das obras. Como exemplo, citamos as seguintes atribuições extraídas do referido anexo:

- (ii) Atestar a regularidade da aferição dos indicadores de desempenho realizada pela Concessionária, com base no que determina o PER;
- (iii) Monitoramento do volume de tráfego da rodovia, com avaliação dos resultados dos contadores de tráfego instalados na rodovia juntamente com as informações dos Pórticos de Pedágio Eletrônico, a partir de dados fornecidos pela Concessionária;
- (iv) Acompanhar anualmente o inventário dos Bens Reversíveis e vinculados apresentados pela Concessionária;
- (v) Realizar reuniões periódicas de acompanhamento e controle com a AGEMS, e, se o caso, com o Poder Concedente, observada uma periodicidade mínima bimestral para a realização de tais reuniões, esclarecendo questões relacionadas ao desempenho das ações de fiscalização técnicas e de aspectos econômico-financeiros da Concessão, registrando em ata as providências a serem adotadas, para assegurar o cumprimento das exigências e prazos indicados no Contrato de Concessão;
- (vi) Dar suporte à fiscalização nos aspectos econômicos e financeiros da Concessão e da Concessionária, especialmente no que tange aos processos de reequilíbrio econômico-financeiro, nos procedimentos para solução de controvérsias e, se houver, nos cálculos referentes à indenização por término antecipado;
- (...)
- (ix) Acompanhar os processos de revisão e reajuste, fornecendo apoio técnico à AGEMS;
- (x) Emitir outros pareceres e relatórios, conforme necessidades previstas no Contrato, solicitados pelas Partes do Contrato de Concessão e por órgãos públicos.

Deste modo, para evitar interpretação equivoca sobre a cláusula 2.3.1 sugerimos o seguinte ajuste de texto.

**SUGESTÃO DE TEXTO:**

## ANEXO 6 – DIRETRIZES PARA A CONTRATAÇÃO DO VERIFICADOR INDEPENDENTE

2.3. A verificação independente ocorrerá durante todo o período de Concessão, tendo início a partir da Data de Eficácia do Contrato de Concessão, observado o prazo de contratação constante do item 2.2 acima.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição e informamos que iremos analisá-la e se for o caso, a sugestão será refletida na versão final dos documentos.

### ➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 138:**

#### ANEXO 6 – DIRETRIZES PARA A CONTRATAÇÃO DO VERIFICADOR INDEPENDENTE

##### 7. CONTRATO COM O VERIFICADOR INDEPENDENTE

(...)

7.3. Deverá ser promovida a rotatividade das empresas a serem contratadas, de modo que uma pessoa jurídica somente poderá atuar novamente como Verificador Independente após o prazo de 3 (três) anos da extinção do seu contrato anterior.

7.3.1. O prazo de que trata o caput será contado a partir do fim do prazo de vigência original do contrato firmado para atuação como Verificador Independente.

7.3.2. A regra de que trata o item 7.3.1 também se aplica a pessoa jurídica que tenha trabalhado na condição de subcontratada ou que seja qualificada como afiliada ou Parte Relacionada da pessoa jurídica que tenha atuado como Verificador Independente.

#### CONTEXTUALIZAÇÃO DO QUESTIONAMENTO E SOLICITAÇÃO:

Considerando que o Verificador Independente, já mobilizado e integrado à rotina da Concessão, garante a fluidez na comunicação e a eficácia na execução das atividades, e que a curva de aprendizado de uma nova empresa traz potencial risco de atrasos e falhas na verificação, podendo impactar negativamente o cronograma e a qualidade dos serviços prestados ao Poder Concedente, à Agência Reguladora e Concessionária, sugerimos que a decisão sobre vedação ou não da atuação do Verificador Independente por 3 anos seja realizada entre as partes 6 meses antes do término do contrato do Verificador Independente.

#### SUGESTÃO DE TEXTO:

##### 7 CONTRATO COM O VERIFICADOR INDEPENDENTE

7.1. O contrato celebrado com o Verificador Independente terá natureza jurídica de direito privado, mas sua execução estará sujeita aos parâmetros estabelecidos no Contrato de Concessão, os quais serão acompanhados pela AGEMS, pelo Poder Concedente e pela Concessionária, observados os limites definidos neste Anexo.

7.2. O contrato celebrado com o Verificador Independente terá o prazo de 10 (dez) anos, prorrogáveis em comum acordo entre as PARTES.

7.2.1. Para efeito de renovação do contrato, o Verificador Independente será avaliado pelo Poder Concedente em conjunto com a Concessionária, que decidirão, com antecedência de 6 meses ao término do contrato, pela sua renovação ou abertura de um novo processo de contratação, seguindo as diretrizes deste anexo.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição e informamos que iremos analisá-la e se for o caso, a sugestão será refletida na versão final dos documentos.

### ➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 139:**

#### ANEXO 6 – DIRETRIZES PARA A CONTRATAÇÃO DO VERIFICADOR INDEPENDENTE

##### 3. CONTRATAÇÃO DO VERIFICADOR INDEPENDENTE

3.2. As pessoas jurídicas interessadas em atuar como Verificar Independente, deverão comprovar que possuem equipe técnica com profissionais, contratados direta ou indiretamente, capazes de atender todas as qualificações a seguir:

(i) Ter pelo menos 5 (cinco) anos de experiência na prestação de serviços de Verificador Independente, em projetos de parcerias público-privadas ou concessões comuns, relacionadas ao objeto do Contrato, tais como, mas não se limitando, fiscalização, auditoria ou engenharia de rodovias;

(ii) Contar com equipe técnica de especialistas em verificação independente de contratos de PPPs e Concessões, de nível superior em todas as áreas de conhecimento relevantes, dentre

elas, engenharia, econômico-financeiro, jurídico e ambiental, vinculadas ao setor rodoviário, para o desempenho das atribuições listadas neste Anexo;

(iii) Os especialistas deverão possuir vínculo profissional com o Verificador Independente em uma das seguintes modalidades:

- a) Por relação de emprego, comprovada mediante apresentação da Carteira de Trabalho e de Ficha de Registro de Empregados, devidamente atualizados;
- b) Como sócio, comprovado por meio da apresentação de seu estatuto ou contrato social;
- c) Como administrador, comprovado por meio de apresentação de prova de eleição dos administradores em exercício devidamente arquivada no registro empresarial ou cartório competente, ou;
- d) Por meio de contrato de prestação de serviço.

3.3. Para fins de qualificação técnica, as pessoas jurídicas interessadas em prestar os serviços de verificação deverão, ainda, demonstrar ser pessoa jurídica de direito privado que comprove total independência e imparcialidade face à Concessionária, à AGEMS e ao Poder Concedente.

3.4. A substituição dos profissionais da equipe técnica só poderá ser feita por profissionais que possuam qualificação equivalente ou superior àqueles que se pretende substituir.

#### **CONTEXTUALIZAÇÃO DO QUESTIONAMENTO E SOLICITAÇÃO:**

A exigência de comprovação de experiência técnica operacional nas diretrizes de contratação de um Verificador Independente visa garantir a qualidade e eficiência na execução dos contratos. Empresas com experiência comprovada possuem maior capacidade de lidar com desafios operacionais, minimizando falhas e atrasos, além de proporcionar uma entrega mais precisa e alinhada às expectativas. Esse requisito também torna o processo de seleção mais objetivo, permitindo que a contratante avalie com base em dados concretos a capacidade das empresas candidatas, o que reduz os riscos de falhas e garante serviços de melhor qualidade.

Além disso, a comprovação técnica ajuda a mitigar riscos financeiros e operacionais, evitando custos extras causados por retrabalhos ou atrasos. Empresas com histórico comprovado tendem a seguir cronogramas e orçamentos de forma mais eficiente, diminuindo a probabilidade de inadimplência contratual. Ao estabelecer esse critério, também se promove um ambiente de competição saudável, onde apenas empresas qualificadas participam das licitações, elevando a qualidade dos serviços prestados e fortalecendo a confiança nos processos de contratação.

As diretrizes mínimas de qualificação para a contratação do Verificador Independente apresentadas não são suficientes para garantir que a futura contratada tenha a capacidade adequada para a execução dos serviços de Verificação. Então torna-se necessária a adequação dessas qualificações, de maneira complementar ao Capítulo IV Dos Requisitos Específicos para Credenciamento de Verificador Independente da AGEMS, em conformidade com o Capítulo VI DA HABILITAÇÃO da nova lei de licitações o Art. 67º da Lei nº 14.133, de 1º de Abril de 2021.

#### **SUGESTÃO DE TEXTO:**

#### **3. CONTRATAÇÃO DO VERIFICADOR INDEPENDENTE**

3.2. As pessoas jurídicas ou consórcios interessados em atuar como Verificador Independente, deverão comprovar que são capazes de atender todas as qualificações a seguir:

- (i) Ter pelo menos 5 (cinco) anos de experiência na prestação de serviços de Verificador Independente, em projetos de parcerias público-privadas ou concessões comuns de Rodovia;
- (ii) Experiência anterior em projetos de modelagem econômico-financeira ou na avaliação de pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro de contrato de parceria público privada ou concessão comum;
- (iii) Experiência em serviços de assessoria e consultoria jurídica de verificação independente em projetos de parceria público-privada ou concessão comum, pelo prazo mínimo de 18 (dezoito) meses;
- (iv) Experiência em estruturação e/ou modelagem técnica, econômico-financeira e jurídica de Parceria Público-Privada de Rodovias.

3.2.1. Não serão aceitos sobreposição de tempo de atestados para contagem do tempo de experiência.

3.2.2. Os atestados de capacitação técnica deverão ser fornecidos em nome do interessado, assinado pelo representante legal ou por funcionário do atestante responsável pelo acompanhamento da execução dos serviços, devendo conter:

- (i) A razão social e data de identificação do emitente (CNPJ);
- (ii) Descrição dos serviços prestados;
- (iii) Período de vigência das respectivas contratações;
- (iv) Declaração de que o interessado prestou serviços com qualidade no (s) domínio (s) mencionado (s);
- (v) Local e data de emissão; nome, cargo do responsável pela veracidade das informações;
- (vi) Razão Social e CNPJ do interessado.

3.2.2. Não serão aceitos, para fins de comprovação da qualificação técnica, a apresentação de atestados emitidos pela própria empresa, empresa controlada, controladora, de entidade (s) sujeita (s) ao mesmo controle societário ou por empresa do mesmo grupo econômico do proponente.

3.3. Para fins de qualificação técnica, as pessoas jurídicas interessadas em prestar os serviços de verificação deverão, ainda, demonstrar ser pessoa jurídica de direito privado que comprove total independência e imparcialidade face à Concessionária, à AGEMS e ao Poder Concedente.

3.4. O Verificador Independente deverá apresentar:

- (a) Prova de registro da empresa e dos Responsáveis Técnicos no CREA (Conselho Regional de Engenharia e Agronomia);
- (b) Prova de registro em pelo menos um dos seguintes conselhos: CRA (Conselho Regional de Administração), CRC (Conselho Regional de Contabilidade), CORECON (Conselho Regional de Economia) ou demais conselhos de áreas afins.
- (c) Prova de registro do proponente na OAB (Ordem dos Advogados do Brasil);

3.4.1. Os registros exigidos no item anterior poderão ser apresentados conjuntamente pelas empresas integrantes de consórcio interessado.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição e informamos que iremos analisá-la e se for o caso, a sugestão será refletida na versão final dos documentos.

#### ➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 140:**

EDITAL DA CONCORRÊNCIA Nº [-]/2024

10. Proposta Econômica (Envelope 2)

#### CONTEXTUALIZAÇÃO DO QUESTIONAMENTO E SOLICITAÇÃO:

O item 10. Proposta Econômica (Envelope 2) estabelece algumas considerações que devem ser abordadas pela licitante para a composição da sua proposta econômica, mas dentro destas não está sendo previsto um valor fixo para a Contratação do Verificador Independente.

A introdução de um item estipulando um valor fixo para a contratação de um Verificador Independente para a composição da Proposta Econômica da Licitante tem o objetivo de garantir a previsibilidade financeira para um eficiente serviço de Verificação. O Verificador tem a função de monitorar o cumprimento das obrigações contratuais, como a avaliação do desempenho dos serviços prestados, sendo essencial para assegurar que o concessionário atenda aos padrões estabelecidos no Contrato. A definição prévia de um valor evita divergências sobre os custos de contratação, impede possíveis conflitos de interesse, inibe ações de captura do Verificador Independente pela Concessionária, baliza a proposta dos licitantes da Concessão e promove maior transparência e equilíbrio entre as partes envolvidas no contrato.

Os valores para os serviços ordinários do Verificador Independente estão previstos, no CADERNO 4 MODELAGEM ECONÔMICO-FINANCEIRA: VIABILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA, em R\$ 2.400.000,00 (dois milhões e quatrocentos mil) por ano, e os demais serviços que podem ser solicitados de acordo com a demanda devem ser contratados por meio de horas técnicas adicionais.

#### SUGESTÃO DE TEXTO:

EDITAL DA CONCORRÊNCIA Nº [-]/2024

10. Proposta Econômica (Envelope 2)

10.3 A Licitante deverá considerar, na elaboração da sua Proposta Econômica, o valor mensal de R\$ 200.000,00 (duzentos mil) para contratação dos serviços ordinários de Verificação Independente.

10.4. A Licitante deverá considerar, na elaboração da sua Proposta Econômica, a obrigação de depositar, a título de Aporte na Conta Centralizadora, o valor mínimo de R\$ 95.781.000,00 (noventa e cinco milhões, setecentos e oitenta e um mil reais).

**Resposta:** Agradecemos a contribuição. Considerando que a contratação do Verificador Independente cabe à Concessionária, e que as negociações entre as empresas privadas podem ser realizadas no âmbito do Direito Privado, entendemos que não há a necessidade de inclusão de tal referência na Proposta Econômica.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 141:**

ANEXO 6 – DIRETRIZES PARA A CONTRATAÇÃO DO VERIFICADOR INDEPENDENTE

2. DISPOSIÇÕES GERAIS PRELIMINARES

2.1. O Verificador Independente é a pessoa jurídica de direito privado que comprove total independência e imparcialidade face à Concessionária, ao Poder Concedente e à AGEMS, sendo contratado para monitorar e aferir o desempenho da Concessionária, considerando os parâmetros determinados no PER, auxiliando o Poder Concedente, a AGEMS e a Concessionária no acompanhamento da execução contratual.

**CONTEXTUALIZAÇÃO DO QUESTIONAMENTO E SOLICITAÇÃO:**

A avaliação sob responsabilidade do Verificador Independente deve ainda prever inspeções técnicas anuais consideradas nas Normas Técnicas aplicáveis, em sua versão mais recente, e nos procedimentos e condições descritas no Programa de Exploração de Rodovia – PER (IRI, FWD, IGG,etc). Os custos dos serviços, sob responsabilidade da Concessionária, deverão ser pagos ao Verificador Independente de acordo com a demanda solicitada.

**SUGESTÃO DE TEXTO:**

ANEXO 6 – DIRETRIZES PARA A CONTRATAÇÃO DO VERIFICADOR INDEPENDENTE

2. DISPOSIÇÕES GERAIS PRELIMINARES

2.1. O Verificador Independente é a pessoa jurídica de direito privado que comprove total independência e imparcialidade face à Concessionária, ao Poder Concedente e à AGEMS, sendo contratado para monitorar e aferir o desempenho da Concessionária, considerando os parâmetros determinados no PER, e para realizar as inspeções técnicas anuais dos parâmetros de pavimento, auxiliando o Poder Concedente, a AGEMS e a Concessionária no acompanhamento da execução contratual.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição e informamos que iremos analisá-la e se for o caso, a sugestão será refletida na versão final dos documentos.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 142:**

Anexo ao documento encontra-se 3 sugestões de estudos de traçado desenvolvidos para a região urbana de Campo Grande – MS.

O fluxo intenso de veículos pesados do segmento do anel viário existente concessionado pela CCR MS Via na cidade de Campo Grande contribui para o aumento dos pontos de congestionamento e sinistros de trânsito, sendo assim, as Opções de traçado 01 e 02 apresentadas possuem o objetivo de desviar o trânsito de veículos de carga dentro do perímetro urbano densificado para um novo anel rodoviário.

O traçado em verde desenvolvido pela Prefeitura Municipal de Campo Grande está a uma distância inferior a 2km do perímetro urbano, sendo assim, a Schettini Engenharia propôs o traçado em vermelho considerando que o crescimento urbano da cidade está ocorrendo de forma rápida na região nordeste desde a implantação dos condomínios da PLAENGE.

Por este motivo, solicitamos que o traçado em vermelho seja considerado durante a fase de projeto de anel viário em Campo Grande/MS.

O anel viário proposto (em vermelho) parte da interseção existente na rodovia BR-163 (na saída para Cuiabá) no km 495. Segue sentido sudeste, interceptando a BR-262 (na saída para Três

Lagoas) próximo ao km 317, até conectar-se com a BR-163 (na saída para São Paulo) próximo ao km 462. Este traçado está a aproximadamente 5 km de distância do atual perímetro urbano. As travessias e conexões entre as rodovias serão todas por meio de interseções em níveis diferentes (viadutos).

A extensão total do macroanel verde é de 37km (com valor de R\$ 1 Bilhão) enquanto o vermelho possui 42km (com valor de R\$ 1,07 Bilhão).

Considerando este parâmetro e a seção transversal proposta, a diferença orçamentária entre as soluções será de 70 milhões de reais.

No entanto, caso o traçado verde seja implantado solicitamos que os acessos próximos sejam regularizados conforme apresenta a Opção 02.

Caso não seja implantado o macroanel da Prefeitura Municipal de Campo Grande (em verde) ou o proposto pela Schettini Engenharia (em vermelho) solicitamos a regularização dos acessos existentes e a readequação dos dispositivos de travessia urbana da BR-262 conforme Opção 03. Primando a segurança viária de travessia de pedestres, ciclistas e veículos as travessias propostas serão todas em desnível.

O estudo de traçado foi desenvolvido em conformidade com os Manuais do DNIT:

- Manual de acesso de propriedades marginais a rodovias federais – IPR 728 – DNIT;
- Resolução 7 de 02 de março de 2021- DNIT;
- Manual de projeto de interseções – IPR 718 – DNIT.

Estas contribuições foram assinadas pelas partes interessadas para firmar o interesse público dos residentes da região.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição e esclarecemos que o contorno do Município de Campo Grande – MS não faz parte da concessão estruturada neste projeto.

Analizando a opção 3 mencionada onde aborda extensão da rodovia BR-262 no perímetro urbano esclarecemos que o projeto utilizado para composição do CAPEX e obrigações contratuais é referencial e, portanto, na elaboração do projeto executivo poderá atender as demandas apresentadas.

Como obrigatório foi previsto a complementação da via marginal existente até o condomínio Shalom em ambos os lados. Já para o adensamento existente mais adiante (condomínio Terras do Golfe, Autódromo, Ecopark, etc), foi previsto uma via marginal com extensão de 3km para segregar este tráfego.

Com relação às passagens em desnível foi previsto na Indianápolis uma passagem inferior, na rua Iagoa Rica e rua Vaz de Caminha uma passagem superior para cada travessia.

Para os demais entroncamentos foram definidos dispositivos de retornos, tipo “T” e tipo “X” e acessos em conformidade com os Manuais do DNIT.

➤ **QUESTIONAMENTO/CONTRIBUIÇÃO 143:** Plantio de grama em toda área da faixa de domínio; Kit de brigada de incêndios (como pipa, abafador e outros equipamentos nos pontos de apoio de pedágio e ou lugares de fácil acesso na BR-262.

**Resposta:** Agradecemos a contribuição e informamos que com relação ao plantio de grama este procedimento deverá ser executado conforme as normas técnicas vigentes. Já para os equipamentos combate a incêndio estes são obrigatórios e serão distribuídos ao longo de todas as rodovias nas Bases de Serviços Operacionais (BSO).