

## 2ª ATA DE ESCLARECIMENTOS REFERENTES À CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 001/2024

**OBJETO:** Concessão dos serviços públicos de recuperação, operação, manutenção, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade do Sistema Rodoviário, composto pelos trechos das Rodovias Estaduais MS-040, MS-338 e MS-395 e trechos das Rodovias Federais BR-262 e BR-267.

**PROCESSO:** 79.011.598/2024

Pela presente ata, a Comissão Especial de Licitação constituída pela Resolução “P” SEILOG N. 069, de 30 de setembro de 2024, publicada no Diário Oficial Eletrônico n. 11.632 de 1 de outubro de 2024, leva ao conhecimento público os Pedidos de Esclarecimentos referente ao Edital de Concorrência n. 01/2024, bem como suas respectivas respostas, nos termos do disposto no item 3.3 do instrumento convocatório. As formulações apresentadas, bem como as respostas e esclarecimentos recebidos, passam a integrar o referido processo licitatório, sendo de observância obrigatória pelos licitantes.

### **Questionamento 1:** Preâmbulo e Edital

O preâmbulo do Edital, considerando o Segundo Adendo publicado no DOE/MS de 30 de outubro de 2024, dispõe que *“as Propostas Comerciais e demais documentos necessários à participação na Licitação serão recebidos na sede da B3 S.A (...) no dia 02 de dezembro de 2024, das 10 às 12 horas, assim como a abertura dos Envelopes contendo a Proposta Econômica e os documentos de habilitação das licitantes que será realizada no dia 06 de dezembro às 10 horas, na sede da B3”*.

Porém, referida programação é diversa do indicado na *“Data de Entrega dos Envelopes”* e nos itens 16.1, 16.7.1 do Edital que, no nosso entendimento, estão corretos. Assim, entendemos que se deve considerar que: (i) no dia 02 de dezembro de 2024, das 10 às 12 horas, deverão ser entregues os Envelopes 01 e 02; (ii) no dia 06 de dezembro de 2024, às 10 horas ocorrerá a sessão pública para a abertura e classificação das propostas econômicas e realização da etapa de lances; e (iii) no dia 12 de dezembro de 2024, das 14 às 16hs, deverá ser entregue o Envelope 3 da licitante melhor classificada. Nosso entendimento está correto?

**Resposta:** Sim, o entendimento está correto.

### **Questionamento 2:** Cláusula 4.2 do Contrato - Cláusula 4.2.1 do Contrato - Anexo 1 do Contrato

Consta da cláusula 4.2 que o Termo de Arrolamento e Transferência de Bens (“TATB”) será assinado pela “Concessionária, SEILOG, AGESUL e a AGEMS”, diversamente do que consta da cláusula 4.2.1 em que se estabelece que os bens serão transferidos “pela SEILOG e AGESUL”, previsão que também é distinta da que consta do Anexo I do Contrato, em que está previsto que a Cláusula 4 do contrato “determina a transferência, pela AGESUL” dos bens reversíveis. À semelhança do que se passa no âmbito federal, entendemos que cabe à AGESUL, na condição de órgão executivo

rodoviário do Estado do Mato Grosso do Sul, e à AGEMS, enquanto Agência com competência para regular serviços públicos delegados no âmbito das rodovias do Estado do Mato Grosso do Sul, celebrar o TATB, sem necessidade de participação da SEILOG. Nosso entendimento está correto?

**Resposta:** O entendimento não está correto. Não há divergência, o Termo de Arrolamento e Transferência de Bens será assinado pela Concessionária, SEILOG, AGESUL e a AGEMS.

**Questionamento 3:** Cláusula 4.2.2 do Contrato

A cláusula 4.2.2 estipula que outros bens integrantes do Sistema Rodoviário, que não estejam listados no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, devem ser regularizados pela Concessionária e integrados aos Bens Reversíveis. Considerando que o contrato não indica quais seriam os bens a serem regularizados, entendemos que se trata dos bens que vierem a ser adquiridos, arrendados ou locados pela Concessionária, ao longo do prazo da Concessão, mencionados na Cláusula 4.1.1.3. Nosso entendimento está correto?

**Resposta:** O entendimento está parcialmente correto. Os “outros bens integrantes do Sistema Rodoviário” a que se refere a cláusula 4.2.2 são os que vierem a integrar o Sistema Rodoviário, considerando a definição de Bens Reversíveis constante da cláusula 4.1 do Contrato, que estabelece: “4.1. *Composição dos Bens Reversíveis:* 4.1.1. *Integram a Concessão os Bens Reversíveis a seguir indicados, cuja posse, guarda, manutenção e vigilância são de responsabilidade da Concessionária:* 4.1.1.1. *O Sistema Rodoviário, com todas as adequações realizadas durante o Prazo da Concessão, de acordo com os termos do Contrato e seus Anexos;* 4.1.1.2. *Todos os bens vinculados à operação e manutenção do Sistema Rodoviário, transferidos à Concessionária, conforme listados no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens;* e 4.1.1.3. *Os bens adquiridos, arrendados ou locados pela Concessionária, ao longo do Prazo da Concessão, que sejam utilizados na operação e manutenção do Sistema Rodoviário.*”

**Questionamento 4:** Cláusula 5.1.3 do Contrato

A Cláusula 5.1.3. do Contrato estabelece que a Concessionária deverá cumprir as condicionantes ambientais já existentes ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos ambientais e arcar com os custos delas decorrentes. Considerando que, em resposta à Contribuição 25 apresentada em sede de Consulta Pública, a Administração informou que os estudos ambientais realizados embasaram as obrigações previstas no Programa de Exploração Rodoviária, entende-se que o órgão ambiental estadual - que será competente para emissão das licenças, inclusive das BRs delegadas ao Estado - , participou das discussões e dos estudos realizados e adotará as providências necessárias para viabilizar os investimentos e ações a serem cumpridas pela Concessionária, inclusive disponibilizando as licenças ambientais vigentes, suas condicionantes e seus processos de desenvolvimento aos licitantes. Nosso entendimento está correto?

**Resposta:** Os documentos ambientais foram disponibilizados juntamente com o Edital de Licitações no link: <https://www.epe.segov.ms.gov.br/concorrenca-rodovias-estaduais-ms-040-ms-338-e-ms-395-e-trechos-das-rodovias-federais-br-262-e-br-267/as> tratativas com o órgão ambiental será estabelecida, pela concessionária, após a assinatura do contrato de concessão.

**Questionamento 5:** Cláusula 5.1.5 do Contrato

A cláusula 5.1.5 estabelece que a Concessionária não será responsabilizada por demora na obtenção de licenças e autorizações, desde que cumpra as exigências pertinentes. Entendemos que a “demora na obtenção das licenças e autorizações” será avaliada caso a caso, considerando o impacto nas obrigações contratuais. Para a obtenção da licença ambiental, por exemplo, ficará configurada a demora na obtenção caso a autoridade competente ultrapasse 60 (sessenta) dias para a sua emissão, tal como fixado para análise dos anteprojetos e emissão de DUPs (cf. cláusulas 6.2.2 e 7.1.2 c/c 7.3.1 e do Contrato). Afinal, considerando o alto volume de investimentos para o Ano 1 da Concessão, caso a autoridade ambiental ultrapasse o prazo indicado, todo o planejamento previsto será impactado, inviabilizando a execução das obras previstas, tal como a construção das BSOs, dos Postos de Polícia e da estrutura necessária ao Free Flow. Nosso entendimento está correto?

**Resposta:** O entendimento não está correto. A demora na obtenção das licenças e autorizações deve levar em consideração o prazo de análise e emissão estipulado pela legislação vigente aplicável ao órgão licenciador, conforme disposto na Cláusula 5.1.6 do Contrato, que estabelece: “*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*”.

**Questionamento 6:** Cláusula 7.1.5 do Contrato

A cláusula determina que a Concessionária deve apresentar informações e documentos ao Poder Concedente com 15 (quinze) dias de antecedência para a obtenção da declaração de utilidade pública. A minuta do contrato não esclarece a partir de qual evento ou data se inicia esse prazo de 15 dias. Para garantir clareza e segurança no cumprimento dessa obrigação, solicita-se que se esclareça a partir de quando se inicia a contagem do prazo de 15 dias estabelecido.

**Resposta:** Obrigado pela contribuição. A cláusula 7.1.5 do Contrato passará a ter a seguinte redação: “*Para a obtenção da declaração de utilidade pública dentro do prazo estipulado na Cláusula 7.1.2, a Concessionária deve fornecer ao Poder Concedente as seguintes informações e documentos: (...) 7.1.5.5. O prazo previsto na Cláusula 7.1.2, para que o Poder Concedente emita a declaração de utilidade pública, será suspenso caso as informações exigidas na Cláusula 7.1.5 do Contrato não sejam apresentadas ou sejam apresentadas de forma insuficiente pela Concessionária, reiniciando a contagem a partir da data de apresentação da informação e/ou documento.*”

**Questionamento 7:** Cláusula 8.1.5.3 do Contrato

As obras do contorno de Três Lagoas serão, de acordo com o contrato, de responsabilidade do DNIT (cláusula 8.1.5.). A cláusula 8.1.5.3 estabelece que a Concessionária deverá encaminhar “documento de recebimento provisório”, em que deverão ser apontadas todas as inconsistências entre a obra e o projeto e em relação ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho. Considerando que, em relação a obras e serviços, o art. 140, I, da Lei 14.133/2021 prevê que compete ao responsável pela fiscalização o seu recebimento provisório e ao servidor ou comissão designada pela autoridade competente o seu recebimento definitivo, entendemos que os documentos a serem elaborados pela Concessionária, apesar de possuírem nomenclatura similar, não se confundem ou substituem os atos de competência do Poder Público, na forma do referido dispositivo legal. Nosso entendimento está correto?

**Resposta:** O entendimento está correto.

**Questionamento 8:** Cláusula 8.1.5.4 do Contrato

A cláusula 8.1.5.4, estabelece que o documento de recebimento definitivo a ser assinado pela Concessionária deverá conter a relação dos Parâmetros de Desempenho não atendidos e o orçamento dos serviços necessários à adequação. No entanto, isso contradiz o conceito de “recebimento definitivo”, que pressupõe a ausência de inconsistências. O Manual de Diretrizes de Fiscalização de Contratos do DNIT (Instrução de Serviço nº 6/2018) estabelece que o termo de recebimento definitivo só pode ser emitido quando houver “comprovação da adequação do objeto aos termos contratuais”, de modo que não se justifica que a Concessionária emita um documento de recebimento definitivo de uma obra que sequer poderia ser recebida definitivamente pelo órgão competente, nos termos do art. 140, I, da Lei 14.133/2021. Inclusive a própria cláusula 8.1.5.4 estipula que a Concessionária encaminhará o documento de recebimento definitivo “caso não verifique as inconsistências indicadas” na subcláusula 8.1.5.3, ou seja, (i) inconsistências entre a obra e seu projeto e (ii) inconsistências observadas em relação ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho estipulados no PER. Assim, entendemos que o documento de recebimento definitivo somente poderá ser encaminhado quando não houver as referidas inconsistências, de modo que não há que se falar em relação dos Parâmetros de Desempenho não atendidos pelas obras e tampouco o orçamento dos serviços necessários à sua adequação. Logo, deve ser desconsiderado o item (i) da Cláusula 8.1.5.4. Nosso entendimento está correto?

**Resposta:** O entendimento está correto.

**Questionamento 9:** Cláusula 8.1.5.5 do Contrato

A cláusula 8.1.5.5 estabelece que será obrigação da concessionária a adequação “dos demais parâmetros de desempenho dos bens recebidos, que não os previstos no per”, sendo que os itens dos parâmetros de desempenho a serem adequados, assim como seu valor, serão aprovados pela AGEMS em até 60 (sessenta) dias contados da data de recebimento do documento previsto na subcláusula 8.1.5.4, sendo assistido à concessionária prazo compatível para sua execução. Considerando que (i) não foram

identificados parâmetros de desempenho não previstos no PER e que, portanto, (ii) o documento indicado na subcláusula 8.1.5.4 pressupõe a inexistência de quaisquer inconsistências, entendemos que a redação correta da cláusula é: “8.1.5.5. Será obrigação da Concessionária a adequação dos Parâmetros de Desempenho dos bens recebidos, previstos no PER, sendo que os itens dos parâmetros de desempenho a serem adequados, assim como seu valor, serão aprovados pela AGEMS em até 60 (sessenta) dias contados da data de recebimento do documento previsto na subcláusula 8.1.5.3, sendo assistido à concessionária prazo compatível para sua execução”. Nosso entendimento está correto?

**Resposta:** O entendimento está correto.

**Questionamento 10:** Cláusula 8.1.5.6 do Contrato

A Cláusula 8.1.5.6 estabelece que, durante o prazo de responsabilidade previsto em lei, vícios construtivos observados em bens transferidos à Concessionária serão comunicados à AGEMS, que terá o prazo de 60 (sessenta) dias para determinar as medidas que serão adotadas para saneamento dos vícios construtivos. Entendemos que, caso a Concessionária seja instada a sanear os vícios construtivos identificados nas obras mencionadas na cláusula 8.1.5, será cabível a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, nos termos da cláusula 8.1.5.1. Nosso entendimento está correto?

**Resposta:** O entendimento está correto.

**Questionamento 11:** Cláusulas 8.1.7 e 23.2.18 do Contrato

A cláusula 8.1.7 estabelece que a Concessionária é integralmente responsável pela remoção de todas as interferências no Sistema Rodoviário. No entanto, a cláusula 23.2.18 aloca ao Poder Concedente o risco e os custos associados à remoção e/ou realocação de interferências necessárias para a execução de obras e serviços previstos no Contrato, especialmente no que se refere a outras concessionárias de serviços públicos e empresas de infraestrutura. Assim, entendemos que a Concessionária é responsável pela execução das atividades de remoção das interferências, contudo os custos dessas atividades, inclusive quanto às consequências de demoras por motivos alheios à Concessionária (desde que esta tenha cumprido as exigências pertinentes que lhe cabem no procedimento), serão integralmente suportados pelo Poder Concedente, conforme estabelecido na cláusula 23.2.18. Nosso entendimento está correto?

**Resposta:** O entendimento está correto. De acordo com a cláusula 23.2.18, o Poder Concedente assumirá os custos decorrentes da necessidade de remoção e/ou realocação de interferências existentes no Sistema Rodoviários, necessárias à execução das obras e serviços previstos no Contrato, especificamente junto aos demais concessionários de serviços públicos e outras empresas atuantes no setor de infraestrutura.

**Questionamento 12:** Cláusula 9.3.2 do Contrato

A Cláusula 9.3.2 estabelece que a Concessionária assume as consequências ordinárias e extraordinárias dos riscos previstos no Contrato. Quando esse tipo de previsão é estabelecido, como nos modelos recentes publicados pela ANTT, há o compartilhamento de riscos relevantes da Concessão, tais como demanda, variação de preço de insumos, geológico e riscos residuais, por mecanismos específicos. O Contrato da BR-381, por exemplo, integrante da 5ª etapa de concessões rodoviárias da ANTT, estabelece que variações extraordinárias na receita tarifária bruta anual, decorrentes de variações nos preços dos insumos e no volume de tráfego, inferiores a 5% serão suportadas pela concessionária; já os impactos que excederem esse percentual serão suportados pelo poder concedente (cf. cl. 22.8 do referido contrato). Considerando que não há esse tipo de compartilhamento nesta Concessão, entendemos que as consequências extraordinárias a serem assumidas pela Concessionária referem-se ao risco relacionado aos casos fortuitos e de força maior que possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil à época de sua ocorrência, nos termos da cláusula 23.1.14 e 38 do Contrato, alocado à Concessionária. Afinal, as consequências extraordinárias dos demais riscos não são passíveis de mensuração e estão fora do controle da Concessionária. Nosso entendimento está correto?

**Resposta:** O entendimento não está correto. Na elaboração de suas propostas, as licitantes devem levar em consideração tanto os riscos ordinários quanto os extraordinários associados aos riscos assumidos no âmbito do Contrato. As consequências decorrentes de eventos classificados como caso fortuito ou força maior estão devidamente regulamentadas na Cláusula 38 (Caso Fortuito e Força Maior) do Contrato.

**Questionamento 13:** Cláusula 10.7 do Contrato

A cláusula 10.7 prevê que a Garantia de Execução do Contrato poderá ser executada pela AGEMS sempre que a Concessionária não adotar providências para sanar inadimplemento de obrigação legal, contratual ou regulamentar, sem qualquer formalidade adicional além do envio de notificação. Considerando o direito constitucional à ampla defesa e contraditório (art. 5º, LV da CF/88), entendemos que quaisquer medidas de execução da Garantia de Execução, pela AGEMS, deverão ser precedidas da devida instauração e instrução de processo administrativo específico, por meio do qual a Concessionária poderá apresentar e ter analisadas as suas razões de fato e direito. Apenas após, por meio de decisão fundamentada e nos termos da legislação aplicável, a AGEMS poderá adotar as medidas de execução da Garantia. Nosso entendimento está correto?

**Resposta:** O entendimento está correto.

**Questionamento 14:** Cláusula 12.1.8.5 do Contrato

A cláusula 12.1.8.5 do Contrato estabelece que a Concessionária deverá, ao longo de todo o prazo da concessão, divulgar em seu sítio eletrônico “Relatório gerencial com foco no usuário acerca da execução das obras de ampliação de capacidade e

melhorias”. Considerando as diversas informações a serem prestadas pela Concessionária indicadas ao longo da cláusula 12.1.8, além dos diversos relatórios estipulados no PER e nos demais anexos do Contrato, solicita-se que se esclareça com maior detalhamento o conteúdo das informações que deverão compor esse Relatório gerencial.

**Resposta:** Sem prejuízo de outras informações a serem solicitadas pela AGEMS, o Relatório Gerencial deve ter como objetivo principal apresentar de forma clara e acessível as seguintes informações: descrição detalhada das obras em execução, sua localização e o cronograma geral com as previsões de início e término. Deve também abordar os impactos aos usuários, incluindo alterações no tráfego, medidas de mitigação de acidentes e os benefícios esperados com as intervenções. Por fim, o conteúdo do relatório deverá ser elaborado pela Concessionária e submetido à aprovação da AGEMS.

**Questionamento 15:** Cláusula 12.13 do Contrato - Cláusula 12.13.1 do Contrato

As cláusulas 12.13 e 12.13.1 do Contrato estabelecem que a Concessionária é responsável pela identificação dos usuários infratores, fornecendo as informações necessárias para o preenchimento do auto de infração. Considerando (i) a proteção dos dados pessoais, garantida pela Lei nº 13.709/2018 (LGPD), notadamente seu art. 4º, § 1º; (ii) a impossibilidade de a Concessionária acessar os registros oficiais das autoridades de trânsito em que constam as informações pessoais dos condutores dos veículos infratores; e (iii) a redação das cláusulas 2.9.3 e 4.1 do Anexo 10 - que deixam claro que cabe à Concessionária identificar os “veículos” –, entendemos que as informações a serem fornecidas pela Concessionária se limitam à identificação da placa do veículo. Nosso entendimento está correto?

**Resposta:** O entendimento não está correto. A Concessionária deverá fornecer as informações necessárias para o preenchimento do auto de infração, para fins de aplicação das penalidades previstas na Lei nº 9.503/1997 (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. As informações necessárias serão definidas junto à autoridade de trânsito e podem incluir, mas não se limitando, à placa do veículo, número de eixos, marca, modelo, cor do veículo, horário, localização, entre outras informações, sendo sempre respeitadas as disposições da Lei Federal nº 13.709/2018.

**Questionamento 16:** Cláusula 12.14 do Contrato

Ao longo da Cláusula 12 do Contrato, foi retirada a obrigatoriedade de envio ao EPE de informações adicionais ou complementares (Cláusula 12.1.2), relatório com informações detalhadas sobre estatística de tráfego e acidentes, sobre o estado de conservação e acompanhamento ambiental do Sistema Rodoviário, execução das obras, desempenho de suas atividades e bens reversíveis (Cláusula 12.1.3), informações previstas no PER (Cláusula 12.1.4), balancete contábil e demonstrações financeiras trimestrais (Cláusula 14.1.5) e demonstrações financeiras anuais (Cláusula 12.1.6), mantendo-se apenas a AGEMS como destinatária dessas informações. Desse

modo, entende-se que a Cláusula 12.14, que se refere a informações prestadas ao EPE no âmbito da Cláusula 12, acabou constando da nova minuta por mero lapso, a ser corrigido no âmbito desses Pedidos de Esclarecimentos. Nosso entendimento está correto?

**Resposta:** O entendimento está correto.

**Questionamento 17:** Cláusulas 21.4 e 21.4.2 do Contrato

A cláusula 21.4 do Contrato estabelece que o valor da Compensação da Evasão será descontado diretamente da Outorga Variável a ser depositada na Conta Centralizadora. Por outro lado, a cláusula 21.4.2 prevê que a Concessionária deve encaminhar ao Banco Depositário uma Notificação de Compensação de Evasão para que ocorra a transferência desses valores da Conta Centralizadora para sua Conta de Livre Movimentação. Para que as disposições não sejam conflitantes, entendemos que a Concessionária será ressarcida da inadimplência dos usuários por meio de abatimento no valor da Outorga Variável a ser depositada na Conta Centralizadora. Caso a inadimplência exceda o valor da Outorga Variável, a Concessionária deverá informar o Banco Depositário, por meio da Notificação de Compensação de Evasão, para que ele transfira do valor excedente devido, da Conta Centralizadora para a Conta de Livre Movimentação. Nosso entendimento está correto?

**Resposta:** O entendimento não está correto. Não há conflito nas disposições, a Concessionária deverá encaminhar a Notificação de Compensação de Evasão apontando o valor a ser descontado da Outorga Variável em função da aplicação do Mecanismo de Compensação da Evasão. Caso o valor a ser descontado seja inferior ao valor da Outorga Variável, a diferença será depositada pela Concessionária na Conta Centralizadora. Caso o valor a ser descontado seja superior ao valor da Outorga Variável, a diferença será creditada em favor da Concessionária nos termos previstos no Contrato de Administração de Conta.

**Questionamento 18:** Cláusula 21.4.2 do Contrato

A cláusula 21.4.2 do Contrato afirma que a Concessionária deverá encaminhar a Notificação de Compensação de Evasão ao Banco Depositário, observadas as disposições do Anexo 7 – Minuta do Contrato de Administração de Conta e do Anexo 10 – Sistema de Cobrança sem Barreira. Contudo, nos documentos não há indicação da data em que deverá ser feito o envio da Notificação de Compensação pela Concessionária nem a qual o período de competência que ela deverá se referir. Assim, solicita-se que sejam esclarecidos os referidos pontos para a necessária segurança jurídica do procedimento previsto

**Resposta:** De acordo com a cláusula 4.6 do Anexo 7, a Notificação de Compensação de Evasão deverá ser encaminhada mensalmente pela Concessionária. Sendo assim, a referida Notificação deverá ser enviada mensalmente a partir da data de início da operação comercial dos Pórticos de Pedágio Eletrônico. Os detalhes operacionais do Contrato serão definidos pela Concessionária, Banco Depositário e Poder Concedente, observadas as regras mínimas previstas no Contrato de Administração de Conta.

**Questionamento 19:** Anexo 6 do Contrato de Concessão – Cláusula 8.2

A Cláusula 8.2 do Anexo 6 menciona que eventuais discordâncias sobre os produtos elaborados pelo Verificador, quer seja por parte da Concessionária, quer seja pela AGEMS, pelo Poder Concedente ou pelo EPE, podem ser resolvidas por meio dos mecanismos de resolução de controvérsias. Considerando que:

(i) A dinâmica das concessões de serviços públicos e suas contingências de controle, fiscalização estrutural e contratual, normatização e padronização, levaram à adoção no Brasil do modelo das Agências Reguladoras;

(ii) Não por acaso, o exercício de tais competências no âmbito da delegação de serviços públicos prestados nas rodovias do Estado do Mato Grosso do Sul foram atribuídas à AGEMS, conforme inc. I do art. 4º Lei nº 2.3363/2001;

(iii) A estabilidade dos dirigentes e a autonomia decisória das agências reguladoras são características jurídicas cuja finalidade é garantir a abordagem técnica da regulação em contratos de longo prazo;

(iv) Na visão do mercado, a centralização de competências em uma agência reguladora propicia um ambiente institucional adequado para a realização de investimentos porque o modelo propicia estabilidade regulatória e segurança jurídica. A pulverização e sobreposição de competências, com possíveis interpretações e medidas conflituosas, produz o efeito contrário, trazendo insegurança, morosidade e ineficiência na gestão contratual.

(v) Por tais motivos, os entes federativos que não contam com agências reguladoras estruturadas e/ou em que há pulverização de competências têm buscado realizar reformas institucionais para que seus programas de concessões atraiam uma gama diversificada de interessados, já que muitos deles consideram que a existência e bom funcionamento de uma agência reguladora é um critério fundamental para o direcionamento de investimentos; e,

(vi) Felizmente, o Estado do Mato Grosso do Sul já conta com uma agência reguladora estruturada, a quem cabe a fiscalização dos contratos de delegação de serviços públicos sob sua competência (cf. art. 4º, VIII, da Lei 2.363/2001), entendemos que não cabe ao EPE - que sequer é signatário do contrato de concessão ou destinatário dos relatórios mensais e anuais elaborados pelo Verificador Independente (conforme nova redação do item 2.7.1.1 do Anexo 6, formalizada por meio da 1ª Ata de Esclarecimentos e do *Terceiro Adendo* publicado no DOE/MS de 12 de novembro de 2024) -, manifestar-se sobre tais relatórios e/ou adotar providências em relação a eles. Nosso entendimento está correto? Se sim, sugere-se a exclusão do EPE para evitar a usurpação de competência legal atribuída à AGEMS.

**Resposta:** O item 8.2 do Anexo 6 passa a ter a seguinte redação: *“8.2. Eventuais discordâncias em relação ao conteúdo dos produtos elaborados pelo Verificador Independente, quer sejam por parte da Concessionária, quer seja pela AGEMS ou pelo Poder Concedente, poderão ser dirimidas mediante submissão do tema aos mecanismos de resolução de controvérsias previstos no Contrato de Concessão.”*

**Questionamento 20:** Cláusula 1.2 do Apêndice A do Anexo – Regulamento do Comitê Técnico de Governança do Contrato de Concessão e Cláusulas 1.2.7 e 41.5.2 do Contrato

A cláusula 1.2 do Apêndice A do Anexo 8 estabelece que o Comitê Técnico de Governança é competente para solucionar divergências e controvérsias verificadas na execução do Contrato que digam respeito a (a) aspectos de natureza técnica relacionados à execução do Contrato; (b) aspectos de natureza econômico-financeira relacionados à execução do Contrato; e (c) às obrigações constantes no PER. Embora a cláusula indique de forma taxativa as matérias de competência do Comitê, há divergência nas disposições contratuais que se referem sobre as matérias de sua competência. O item 41.5.2 da minuta do Contrato, por exemplo, afirma que o Comitê também terá competência para solucionar eventuais divergências relativas “às obrigações constantes no Contrato e de seus Anexos, assim como divergências sobre a interpretação de cláusulas desses instrumentos contratuais”. Assim, solicita-se que se esclareçam todas as matérias de competência do Comitê.

**Resposta:** Não há divergência, sendo as disposições complementares. As divergências técnicas e econômico-financeiras, naturalmente, serão fundadas em uma divergência de interpretação do Contrato e seus Anexos.

**Questionamento 21:** Anexo 10 do Contrato de Concessão – Cláusula 4.3.2

A cláusula 4.3.2 do Anexo 10 estabelece que independentemente dos “ajustes” indicados na cláusula 4.3.1.2, o Poder Concedente ou a AGEMS poderão, na eventualidade de identificarem qualquer indício de fraude, erro ou divergência nas informações prestadas periodicamente pela Concessionária, contratar auditoria independente, para a realização de auditoria extraordinária nos dados transmitidos pela Concessionária. Contudo, a cláusula 4.3.2.1 traz o conceito de fraude do usuário e, ainda, não é possível inferir da leitura do Anexo do que se tratam os mencionados “ajustes”. Assim, solicita-se esclarecimentos para a compreensão da cláusula.

**Resposta:** A cláusula 4.3.2 passa a ter a seguinte redação: “4.3.2 O Poder Concedente ou a AGEMS poderão, na eventualidade de identificarem qualquer indício de fraude, erro ou divergência nas informações prestadas periodicamente pela Concessionária, contratar auditoria independente, necessariamente diferente da empresa de auditoria que tiver realizado a auditoria mencionada no 4.3, para a realização de auditoria extraordinária nos dados transmitidos pela Concessionária”.

**Questionamento 22:** Anexo 10 do Contrato de Concessão – Cláusula 4.5

A cláusula 4.5 do Anexo 10 estabelece que a AGESUL deverá, em até 30 (trinta) dias do recebimento de cada relatório mencionado no 4.4, analisar as informações dos Usuários Inadimplentes e atestar ao Poder Concedente que a Concessionária forneceu os dados necessários para a emissão das notificações de autuação. A AGESUL não é destinatária do relatório indicado no tem 4.4 (que deve ser enviado apenas ao Poder Concedente e à AGEMS). Entendemos, pela leitura do Anexo 10, que o relatório a que a cláusula se refere é o semanal previsto na cláusula 4.2, o qual é dirigido à AGESUL e

que contém as informações necessárias para a emissão das multas. Nosso entendimento está correto?

**Resposta:** O entendimento está correto. A Cláusula 4.5 do Anexo 10 passa a ter a seguinte redação: “4.5 A AGESUL deverá, em até 30 (trinta) dias do recebimento de cada relatório mencionado no 4.2, analisar as informações dos Usuários Inadimplentes e atestar ao Poder Concedente, mediante envio de notificação ou documento equivalente, que a Concessionária forneceu: i) Todos os dados necessários para que se emita as notificações de autuação, independentemente de ter emitido ou não referidas notificações; e ii) Os dados relacionados ao número de eixos de cada Usuário Inadimplente, de modo que o Poder Concedente possa realizar o procedimento de avaliação da Compensação de Evasão”.

**Questionamento 23:** Anexo 10 do Contrato de Concessão – Cláusulas 5.2 e 5.2.1 do Anexo 10 do Contrato de Concessão

As cláusulas 5.2 e 5.2.1 do Anexo 10 estabelecem que a AGEMS deverá, “*observada a obrigação determinada na cláusula 5.1*”, avaliar o conteúdo da “*manifestação*”, em comparação com as “*memórias de cálculo*” apresentadas pela Concessionária, a fim de validar o montante devido à Concessionária a título de Compensação de Evasão. A cláusula 5.1 se refere à competência da AGESUL para aplicar a multa de evasão. Sugere-se que se esclareça qual a pertinência da referência à cláusula 5.1. Em relação à Cláusula 5.2.1, entendemos que a “*manifestação*” a ser avaliada pela AGEMS será a Notificação de Compensação de Evasão e que as “*memórias de cálculo*” correspondem ao “Valor detalhado da inadimplência no mês de apuração decorrente de evasão”, que compõe o Relatório Mensal a ser enviado ao Poder Concedente e à AGEMS, nos termos das Cláusulas 4.4 e 4.4.1. Nosso entendimento está correto?

**Resposta:** A Cláusula 5.2 do Anexo 10 determina que a AGEMS deve analisar a manifestação da AGESUL, conforme o disposto na Cláusula 5.1, comparando-a com as memórias de cálculo apresentadas pela Concessionária junto à Notificação de Compensação de Evasão, conforme previsto na Cláusula 5.2.3.1 do Anexo 10.

**Questionamento 24:** Anexo 11 do Contrato de Concessão – item 6.1

Os subitens do item 6.1 do Anexo 11 estabelecem, considerando a redação publicada no *Terceiro Adendo*, as seguintes isenções da tarifa de pedágio:

6.1.1 *Motocicletas, motonetas e bicicletas a motor;*

6.1.2 *De propriedade de órgãos públicos municipais, estaduais e federal;*

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.*

Entendemos que essa lista é taxativa, de modo que, à exceção da hipótese prevista no item 6.1.5, qualquer veículo ou órgão não mencionado expressamente na cláusula não terá direito à isenção. Nosso entendimento está correto?

**Resposta:** O entendimento está correto.

**Questionamento 25:** Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 8.2

O item 8.2 do Anexo 2 do Contrato (Anexo B) prevê a implantação de, no mínimo, 484 câmeras do Sistema de CFTV das Rodovias. Considerando:

- (i) O avanço tecnológico das Câmeras dos Sistemas de CFTV que, hoje, atingem em média 45x de zoom, possuem visão 360° e noturna, limpador de para brisa, resistência à baixa temperatura, energia fotovoltaica e bancos de baterias de 300 amperes (para atender regiões de descarga elétrica, como a objeto da concessão);
- (ii) O fato de o Sistema de CFTV ter como parâmetro a cobertura de 100% do tráfego das vias, instalações operacionais, Posto da AGEMS, Postos da PRF e PMRv e não uma quantidade mínima de câmeras;
- (iii) O destaque, disposto no item 3.4.4.7 do Anexo 2, da importância da cobertura integral do Sistema Rodoviário, ao dispor que “*as câmeras deverão ser instaladas ao longo de todas as rodovias, com espaçamento de modo que todo o Sistema Rodoviário seja monitorado ininterruptamente sem pontos cegos*”; e
- (iv) A disposição prevista no item 3.4.1 do Anexo 2 que “*os quantitativos mínimos do Anexo B são referenciais e só poderão sofrer alterações, após autorização da AGEMS*”

Entendemos que a Concessionária poderá implantar menos câmeras, não ensejando o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, caso demonstre, por meio do projeto a ser apresentado e aceito pela AGEMS (cf. item 3.4.4 do Anexo 2), que a quantidade de câmeras proposta garante a cobertura de 100% do Sistema Rodoviário. Nosso entendimento está correto?

**Resposta:** O entendimento não está correto. De acordo com o item 3.4.1 do PER, os quantitativos mínimos do Anexo B só poderão sofrer alterações, após autorização da AGEMS. Havendo a ampliação ou redução de referidos quantitativos, deverá ser promovido o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, seja em favor da Concessionária, seja em favor do Poder Concedente.

**Questionamento 26:** Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 8.2

O item 8.2 do Anexo 2 do Contrato (Anexo B) prevê a utilização de, no mínimo, 07 veículos de inspeção de tráfego. Considerando que:

- (i) O item 3.4.4.7 do Anexo 2 prevê que o Sistema de Circuito Fechado de Televisão das Rodovias (CFTV) deve estar instalado e em operação até o final do terceiro ano da Concessão;
- (ii) As câmeras integrantes do Sistema de CFTV cobrirão 100% do Sistema Rodoviário;
- (iii) Uma vez implantadas as câmeras, a Concessionária poderá monitorar o trecho através do CCO;
- (iv) O Edital de Licitação da Rota do Zebu (BR-262/MG) publicado pela ANTT, previu a redução, pela metade, da quantidade mínima de viaturas de inspeção de tráfego após a operacionalização das câmeras do CFTV:

SAU – Serviço de Atendimento ao Usuário	Quantidade Inicial prevista
VIT - Viatura de Inspeção de Tráfego <sup>(2)</sup>	10 / 5

(1) Câmeras do sistema CFTV já incluídas no quantitativo.  
(2) Pré CFTV (até ano 3) / Pós CFTV (após ano 3).  
(3) A partir do 5º ano será iniciada a renovação das v

- (v) O item 3.4.1 do Anexo 2 estabelece que “os quantitativos mínimos do Anexo B são referenciais e só poderão sofrer alterações, após autorização da AGEMS”.

Entendemos que, após o terceiro ano, com a instalação do CFTV e a possibilidade de monitoramento através do CCO, a Concessionária poderá reduzir a quantidade de veículos estipulada no item 8.2 do Anexo 2, que trata da implantação e operacionalização do Sistema de Inspeção de Tráfego, não ensejando o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, na linha dos modelos recentes publicados pela ANTT. Nosso entendimento está correto?

**Resposta:** O entendimento não está correto. De acordo com o item 3.4.1 do PER, os quantitativos mínimos do Anexo B só poderão sofrer alterações, após autorização da AGEMS. Havendo a ampliação ou redução de referidos quantitativos, deverá ser promovido o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, seja em favor da Concessionária, seja em favor do Poder Concedente.

**Questionamento 27:** PER. Item 3.4.5.3 “Atendimento a Incidentes”

Fazemos referência ao PER, no item 3.4.5.3 “Atendimento a Incidentes”, em que há previsão de disponibilização de caminhão pipa para apoio às equipes do corpo de bombeiros. Considerando as características da região e o elevado índice de queimadas, sugerimos que esta frente seja ampliada com inclusão de mais caminhões em cada um dos trechos de rodovias, bem como obrigatoriedade de equipe com treinamento dedicado.

**Resposta:** O Item 3.4.5.3 “Atendimento a Incidentes” do PER estão prevendo o atendimento de Caminhão Pipa com tempo máximo de chegada ao local igual a 120 minutos, em ao menos 90% das ocorrências mensais e 150 minutos no restante. O

Caminhão Pipa deve ter tanque com capacidade de, no mínimo, 10.000 l, equipado com bomba e mangueira para lançamento.

**Questionamento 28:** PER. Planejamento das Obras de Melhorias Operacionais, de Ampliação de Capacidade e de Manutenção do Nível de Serviço

Fazemos referência ao PER, no item 4.5 “Planejamento das Obras de Melhorias Operacionais, de Ampliação de Capacidade e de Manutenção do Nível de Serviço”. Nas hipóteses em que as obras de melhorias e ampliação da capacidade exijam intervenções nos fluxos da rodovia, com implantação de sistemas como “pare e siga”, é fundamental que os usuários da rodovia tenham previsibilidade com relação aos horários em que o tráfego na via será limitado.

Neste sentido, sugerimos que seja incluída disposição neste (ou em outros itens aplicáveis), obrigando a concessionária a indicar expressamente no seu sítio eletrônico os trechos e horários em que haverá atividades que poderão interromper e/ou impactar o fluxo normal da rodovia, com antecedência mínima de 5 (três) dias úteis.

Além disso, nas hipóteses em que haja operação com “pare e siga” sugerimos que seja estabelecido indicador de nível de serviço que limite de tempo para interrupção da via, limitado a no máximo 10 minutos, mitigando o impacto à circulação da via.

**Resposta:** O item 3.4.5.4 do PER prevê que sempre que necessário, deverão ser informados os trabalhos em andamento, em especial eventuais bloqueios ou interdições e, principalmente, situações que afetem o conforto ou a segurança dos usuários. Não há previsão de prazo mínimo de divulgação dos bloqueios nem indicadores de tempo máximo de parada devido a dificuldade de se projetar qual intervenção e qual prazo necessário para liberação do “pare e siga”.

**Questionamento 29:** PER. Item 3.4.5.6 e 8.1.8. Pontos de parada e descanso

Fazemos referência ao PER, no item 3.4.5.6 e 8.1.8 com relação aos pontos de parada e descanso. Sugerimos que sejam implementados pontos de parada de apoio a cada 30 ou 50 km, tão somente para que veículos (de pequeno ou grande porte, incluindo 9 eixos) possam estacionar de forma pontual e temporária. Dispositivos dessa natureza mitigam a permanência de veículos nos acostamentos, mitigando risco de acidentes.

**Resposta:** O item 3.4.5.6 do PER prevê que a Concessionária deverá implantar Postos de Parada e de Descanso. Serão instalados 03 novos Pontos, sendo 01 na MS-040, 01 na BR-262 e 01 na BR-267. Os locais de implantação dos Pontos de Parada e de Descanso e os Projetos deverão ser propostos pela Concessionária e apresentado à AGEMS para a não objeção.

**Questionamento 30:** PER. Acostamentos

Gostaríamos de esclarecer se após todas as duplicações e terceiras faixas, as pistas contemplarão acostamentos. Caso negativo, gostaríamos de sugerir que se adote este padrão.

**Resposta:** Sim, após todas as duplicações e terceiras faixas, as pistas contemplarão acostamentos.

**Questionamento 31:** Item 8.1.7. Dispositivos

Fazemos referência ao PER, no item 8.1.7 com relação à listagem de dispositivos, em especial a implantação de retornos e taper. Considerando as características das atividades e empreendimentos que margeiam a rodovia, sugerimos a implantação de taper e retorno constante da seguinte localização:

LOCAL	Dados de Georreferenciamento
<b>BR 262</b>	
Saída/Entrada fazenda/complexo Canta Galo	-20.472798, -54.407128
Saída/Entrada complexo Ramiris	-20.480752, -54.138215
Saída/Entrada Posto Aparecidinha	-20.472807, -54.096504
Saída/Entrada fazenda Buriti – Campo Belo	-20.459745, -54.028514
Saída/Entrada Balsamo	-20.409654, -53.935783
Saída/Entrada fazenda Da Mata	-20.423446, -53.848697
Saída/Entrada MS 357	-20.457530, -53.769789
Saída/Entrada MS 357 / MS 338	-20.459910, -53.712971
Saída/Entrada Estação Luis Gama	-20.465320, -53.526278
Saída/Entrada fazenda Ema	-20.492451, -52.747517
Saída/Entrada fazenda Abasto	-20.562733, -52.510762
Saída/Entrada Fazenda São Guilherme	-20.461137, -53.379070
Saída/Entrada MS 338 Fazenda Mutum	-20.446242, -53.303015
Saída/ entrada de oficinas mecânicas dos prestadores dos serviços de transporte (madeira/ celulose)	-20°28'27.62", - 53°39'8.82
<b>MS 040</b>	
Saída/Entrada fazenda São Paulo	-20.695948, -54.295148
Saída/Entrada fazenda rincão dos tocos	-20.690705, -54.271189
Saída/Entrada fazenda Yara	-20.998226, -54.032065
Saída/Entrada fazenda Orquídea	-21.015809, -54.003077
Saída/Entrada fazenda Tulipa	-21.028573, -53.981782
Saída/Entrada Rota Platezke	-21.042589, -53.958500
Saída/Entrada fazenda Estrela	-21.093196, -53.874674
Saída/Entrada fazenda Sanava	-21.096533, -53.869277
Saída/Entrada fazenda Santa Terezinha	-21.108084, -53.823792
Saída/Entrada fazenda Varjão do Lontra	-21.109102, -53.759137
Saída/Entrada fazenda São Rafael	-21.098875, -53.706165
Saída/Entrada fazenda São Donato	-21.137712, -53.488906

**Resposta:** Conforme coluna “Comentário” constante da Tabela a seguir:

Local	Dados de Georreferenciamento	Km Dispositivo Sugerido	Comentário/ Atendimento
<b>BR-262</b>			
Saída/Entrada fazenda/complexo Canta Galo	-20.472798, -54.407128	Km 312+544	Entr. Tipo T - Km 309+860

Local	Dados de Georreferenciamento	Km Dispositivo Sugerido	Comentário/ Atendimento
Saída/Entrada complexo Ramiris	-20.480752, -54.138215	Km 282+956	Entr. Tipo T - Km 284+000
Saída/Entrada Posto Aparecidinha	-20.472807, -54.096504	Km 278+509	Entr. Tipo T - Km 274+000
Saída/Entrada fazenda Buriti – Campo Belo	-20.459745, -54.028514	Km 271+263	Entr. Tipo T - Km 271+000
Saída/Entrada Balsamo	-20.409654, -53.935783	Km 259+700	Entr. Tipo T considerado - Km 259+700
Saída/Entrada fazenda Da Mata	-20.423446, -53.848697	Km 249+769	Entr. Tipo T - Km 243+393 e Retorno - Km 254+000
Saída/Entrada MS 357	-20.457530, -53.769789	Km 240+339	Entr. Tipo X considerado - Contorno de Ribas
Saída/Entrada MS 357 / MS 338	-20.459910, -53.712971	Km 234+400	Entr. Tipo X considerado - Km 234+400
Saída/Entrada Estação Luis Gama	-20.465320, -53.526278	Km 214+720	Retorno - Km 211+000
Saída/Entrada fazenda Ema	-20.492451, -52.747517	Km 128+000	Retorno - Km 129+000
Saída/Entrada fazenda Abasto	-20.562733, -52.510762	Km 101+848	Retorno - Km 98+700
Saída/Entrada Fazenda São Guilherme	-20.461137, -53.379070	Km 199+285	Retorno - Km 201+000
Saída/Entrada MS 338 Fazenda Mutum	-20.446242, -53.303015	Km 191+200	Entr. Tipo X considerado - Km 191+200
Saída/ entrada de oficinas mecânicas dos prestadores dos serviços de transporte (madeira/ celulose)	-20°28'27.62", -53°39'8.82	Km 227+952	Retorno - Km 221+000
<b>MS-040</b>			
Saída/Entrada fazenda São Paulo	-20.695948, -54.295148	Km 37+950	Retorno - Km 36+000
Saída/Entrada fazenda rincão dos tocos	-20.690705, -54.271189	Km 40+548	Retorno - Km 36+000
Saída/Entrada fazenda Yara	-20.998226, -54.032065	Km 85+406	Retorno - Km 86+000
Saída/Entrada fazenda Orquídea	-21.015809, -54.003077	Km 88+995	Retorno - Km 86+000
Saída/Entrada fazenda Tulipa	-21.028573, -53.981782	Km 91+619	Retornos - Km 86+000 e Km 96+000
Saída/Entrada Rota Platezke	-21.042589, -53.958500	Km 94+500	Retorno - Km 96+000
Saída/Entrada fazenda Estrela	-21.093196, -53.874674	Km 104+864	Retorno - Km 106+000
Saída/Entrada fazenda Sanava	-21.096533, -53.869277	Km 105+538	Retorno - Km 106+000
Saída/Entrada fazenda Santa Terezinha	-21.108084, -53.823792	Km 110+619	Retorno - Km 106+000
Saída/Entrada fazenda Varjão do Lontra	-21.109102, -53.759137	Km 117+344	Retorno - Km 116+000
Saída/Entrada fazenda São Rafael	-21.098875, -53.706165	Km 123+234	Retorno - Km 126+000
Saída/Entrada fazenda São Donato	-21.137712, -53.488906	Km 146+297	Retorno - Km 146+000

**Questionamento 32:** Item 8.1.6. Obras de Arte Especiais

Fazemos referência ao PER, com relação à listagem de dispositivos e Obras de Arte na MS-040. Considerando as características das atividades e empreendimentos que margeiam a rodovia, sugerimos a implantação de uma “trincheira” com as seguintes características: 5,50 metros altura x 5,50 metros largura que assegure o tráfego de via não asfaltada entre Santa Rita do Pardo e Brasilândia, considerando a seguinte localização 21 14'21.07”S - 52 12'5.39”O.

**Resposta:** O trecho indicado no pedido de esclarecimento não faz parte desta contratação.

**Questionamento 33:** Item 8.1.9. Passagem de Fauna

Fazemos referência ao PER, com relação ao item 8.1.9 e demais itens relacionados à passagem de fauna. Sugerimos que a concessionária seja responsável por elaborar um ‘Plano de mitigação de atropelamento de fauna’ robusto e que poderia fazer parte do Sistema de Gestão Ambiental, incluindo (i) identificação dos pontos com maior incidência de atropelamento (conhecidos como hotspots), (ii) relação de espécies mais impactadas, (iii) indicação de medidas de proteção e (iv) ações adicionais para mitigação dos atropelamentos (seja adequando a instalação de passagens de fauna ou adequação de obras de arte especiais para atender à diferentes espécies e em diferentes pontos das rodovias, bem como sinalização adequada para o tema), bem como monitoramento das medidas implementadas.

**Resposta:** Está prevista a implantação de passagens de fauna em todo sistema rodoviário. Sua localização e implantação observará os manuais estaduais de implantação de passagens de fauna e deverão ser considerados os dados bibliográficos existentes, com destaque para os produzidos pela Iniciativa Nacional para a Conservação da Anta Brasileira (INCAB) - Instituto de Pesquisas Ecológicas (IPÊ), bem como o cumprimento do Termo de Referência para Amostragem de Fauna Atropelada e o Planejamento de Medidas de Mitigação. Adicionalmente, a Concessionária também ficará obrigada de realizar o permanente monitoramento e elaboração de relatório de monitoramento ambiental.

**Questionamento 34:** Item 8.1.9. Passagem de Fauna

A criação de corredores ecológicos conecta áreas isoladas, possibilitando o deslocamento de animais e o aumento da cobertura vegetal e, conseqüentemente, a regeneração da biodiversidade.

O Corredor Ecológico do bioma Cerrado, que possui aproximadamente 400 km de extensão, interliga um grande fragmento de reserva natural na Faz. Boi Preto (onde está localizada a Fábrica de Ribas da Suzano) com os principais fragmentos de vegetação nativa da região localizados nas fazendas Rio Verde, Matão e Barra do Moeda (outras propriedades rurais da Suzano com remanescentes importantes), Parque Natural Municipal do Pombo e RPPN Cisalpina, como demonstrado na Figura 1, 2, 3 e 4, anexas ao presente Requerimento.

A área total a ser conectada pelo corredor do Cerrado é de aproximadamente 85 mil hectares, conectando cerca de 680 fragmentos na região.

Abaixo apresentamos em detalhes a lista de coordenadas das interseções com a BR-262, considerando o ponto mais baixo do terreno em relação aos 500 metros de largura do corredor biológico que intersectam a rodovia. Onde viabilizar passagens de fauna passam a ser ações complementares importantes ao Corredor.

Interseção	Latitude	Longitude
1.	20°27'55.48"S	53°28'37.09"O
2.	20°28'57.53"S	52°48'0.71"O
3.	20°35'40.01"S	52°25'41.49"O

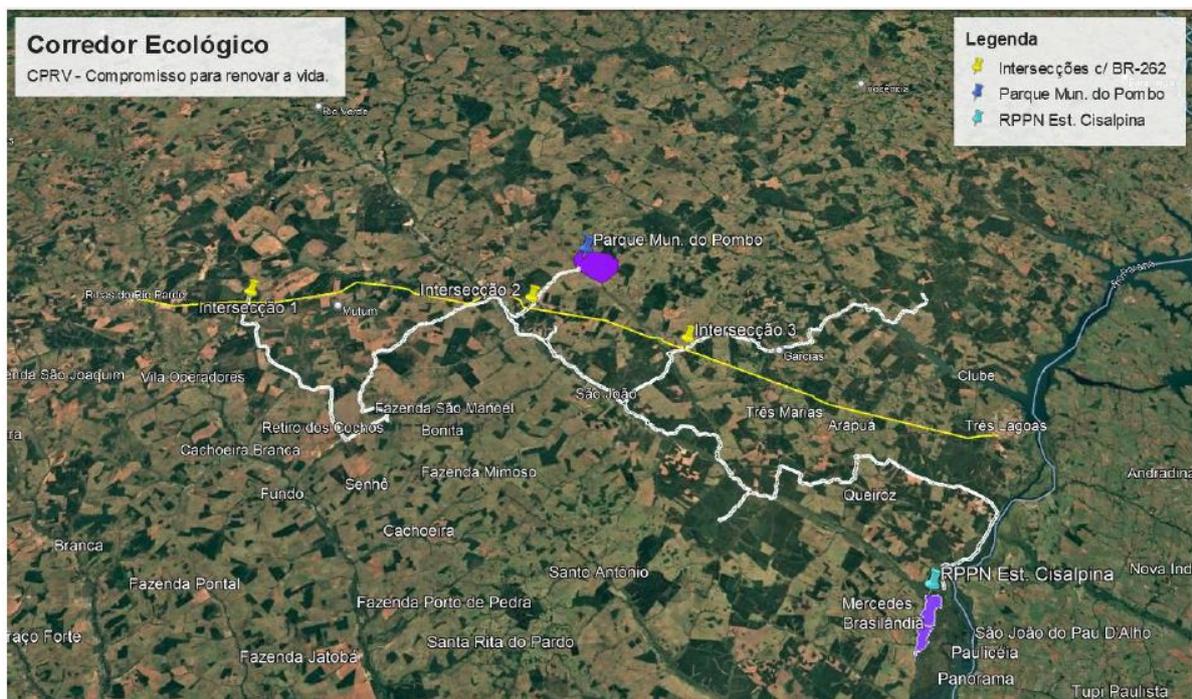


Figura 1 – Traçado do Corredor Ecológico do Cerrado e interseções com a BR-262.



Figuras 2, 3 e 4 – Detalhes das interseções com a BR-262.

**Resposta:** Está prevista a implantação de passagens de fauna em todo sistema rodoviário. Sua localização e implantação observará os manuais estaduais de

implantação de passagens de fauna e deverão ser considerados os dados bibliográficos existentes, com destaque para os produzidos pela Iniciativa Nacional para a Conservação da Anta Brasileira (INCAB) - Instituto de Pesquisas Ecológicas (IPÊ), bem como o cumprimento do Termo de Referência para Amostragem de Fauna Atropelada e o Planejamento de Medidas de Mitigação. Adicionalmente, a Concessionária também ficará obrigada de realizar o permanente monitoramento e elaboração de relatório de monitoramento ambiental.