

3ª 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: Cláusula 24.1.3 do Contrato

Em razão dos pedidos de esclarecimentos apresentados pelos interessados, foi publicado no Diário Oficial do Estado do Mato Grosso do Sul, em 12/11/2024, o Terceiro Adendo da licitação, com alterações promovidas na minuta do contrato. Já no primeiro item, informa-se o que se segue:

- 1) Contrato, item 24.1.3. Onde se lê: *“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. (...)”*

Leia-se: *“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. (...)”*

No entanto, como se pode observar, não houve nenhuma alteração na referida cláusula. Desse modo, solicita-se que se esclareça qual foi a alteração promovida na cláusula em questão.

Resposta: O Terceiro Adendo faz referência aos esclarecimentos constantes na 1ª Ata de Esclarecimentos referentes à Concorrência Pública nº 001/2024. Conforme se verifica na referida ata, o Questionamento 1 menciona, entre outras, a Cláusula 24.1.3. Contudo, esclarece-se que a redação da Cláusula 24.1.3 permaneceu inalterada, enquanto outras cláusulas foram modificadas nos termos previstos na 1ª Ata de Esclarecimentos referentes à Concorrência Pública nº 001/2024.

QUESTIONAMENTO 2: Cláusula 24.1.3 do Contrato

Caso não haja nenhuma mudança na redação da Cláusula 24.1.3 do Contrato e o *Terceiro Adendo* tenha se equivocado ao destacá-la, conforme detalhado no esclarecimento acima, observa-se que a mencionada Cláusula 24.1.3 estabelece que 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.

Considerando que:

- (i) por força de disposição legal expressa, compete à **AGEMS** promover e zelar pelo equilíbrio econômico dos serviços públicos delegados (cf. inc. IV do art. 3º da Lei 2.362/01);
- (ii) a Cláusula 24.3.1, com redação alterada em decorrência do *Segundo Adendo* publicado no DOE/MS de 30 de outubro de 2024, confere à agência a inteira condução do processo, estabelecendo que, ao final do procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, caso a recomposição tenha sido julgada cabível, a **AGEMS** deverá adotar, a seu exclusivo critério, uma ou mais formas de recomposição que julgar adequadas; e,
- (iii) nos termos da nova redação do Cláusula 3.3 do Anexo 8, a gestão do contrato de concessão compete à **AGEMS**;

Entende-se que a aprovação do Poder Concedente mencionada na cláusula 24.1.3 do Contrato configura uma etapa de validação e formalização, sem implicar nova avaliação técnica ou reanálise dos critérios já considerados pela **AGEMS**. Nosso entendimento está correto?

Resposta: O entendimento está correto.

QUESTIONAMENTO 3: Cláusula 8.1.5 do Contrato

A cláusula 8.1.5. do Contrato estabelece que a execução das obras no Contorno de Três Lagoas é de responsabilidade do DNIT, sendo transferida à Concessionária, juntamente com os demais bens integrantes do respectivo subtrecho, após sua conclusão total ou parcial.

Ocorre que não é indicado o prazo estipulado para que as obras sejam finalizadas e, conseqüentemente, transferidas à Concessionária. Desse modo, solicita-se que se informe a prazo previsto para a finalização das referidas obras, com a disponibilização da cópia do instrumento firmado para a execução das referidas obras aos potenciais licitantes.

Resposta: Nos termos dos estudos publicados, o Contorno será operacionalizado a partir do ano 4. Eventuais informações adicionais deverão ser solicitadas diretamente ao órgão responsável.

QUESTIONAMENTO 4: Cláusula 8.1.5.1 do Contrato

A cláusula 8.1.5.1 do Contrato estabelece que, caso a Concessionária seja instada a realizar as obras do contorno de Três Lagoas, total ou parcialmente, o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato será recomposto.

Considerando:

- (i) a responsabilidade assumida pelo Poder Concedente no sentido de que as obras do contorno de Três Lagoas serão executadas pelo DNIT, nos termos da cláusula 8.1.5 do Contrato;
- (ii) a necessidade de indicação do prazo previsto para a finalização das referidas obras, nos termos do pedido formulado acima; e,
- (iii) a alocação, ao Poder Concedente, dos riscos relacionados ao descumprimento dos prazos previstos no contrato que lhe sejam aplicáveis;

entende-se que o risco de atraso na execução das obras pelo DNIT recai sobre o Poder Concedente. Desse modo, caso haja atraso na execução das referidas obras, a Concessionária terá direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro para cobrir eventuais custos adicionais de manutenção e operação do trecho do perímetro urbano impactado pelo atraso. Nosso entendimento está correto?

Resposta: O entendimento não está correto. A Concessionária não fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro em caso de atraso nas obras a cargo do DNIT.

QUESTIONAMENTO 5: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.4.4.6

O item 3.4.4.6 do Anexo 2 do Contrato prevê que a viatura de inspeção de tráfego tem o intervalo de 480 minutos para passar duas vezes pelo mesmo ponto.

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; e
- (iv) O Edital de Licitação da Rota do Zebu (BR-262/MG) publicado pela ANTT, previu (no item 3.4.3.2 do volume I do PER) que após a implantação do CFTV, o intervalo de tempo dobrará:

Parâmetros de desempenho

1. Em qualquer ponto da rodovia, a somatória dos atrasos com relação à frequência estabelecida para a inspeção de tráfego, a cada 4 viaturas, não poderá ser superior a 60 minutos.
2. Os serviços de Inspeção de tráfego deverão realizar ciclos com tempo médio de circulação de 90 minutos, em condições normais de operação, para os 3 (três) primeiros anos da concessão, período este de implantação do sistema de CFTV. Após a implantação do CFTV, ou caso esse sistema já exista em quantidade mínima exigida, o tempo de circulação passa para 180 minutos.
3. O período de circulação é definido como o intervalo de tempo necessário para a viatura de inspeção passar duas vezes, pelo mesmo ponto e no mesmo sentido de tráfego.

Entendemos que, após o terceiro ano, com a instalação do CFTV e a possibilidade de monitoramento através do CCO, será possível a duplicação do intervalo mínimo para a

viatura de inspeção de tráfego passar duas vezes pelo mesmo ponto, na linha dos modelos recentes publicados pela ANTT, aplicando-se então o interregno de 960 minutos.

Nosso entendimento está correto?

Resposta: O entendimento não está correto. A Concessionária deverá observar as diretrizes constantes do PER - Anexo 2 do Contrato de Concessão.

QUESTIONAMENTO 6: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Itens 3.4.6 e 8.2

O item 3.4.6 do Anexo 2 do Contrato, ao detalhar o escopo do Sistema de Pedágio e Controle de Arrecadação, prevê que a Concessionária deverá implantar 12 (doze) pórticos, nas localizações detalhadas.

No entanto, a tabela de quantitativos do item 8.2 do Anexo 2 do Contrato (Anexo B) indica 15 (quinze) unidades de pórticos de cobrança de Pedágio.

Entendemos que o número “15” (quinze) indicado no item 8.2 do Anexo 2 do Contrato (Anexo B) está equivocado e deve ser substituído por “12” (doze), de modo a compatibilizar com o detalhado do item 3.4.6 do Anexo 2 do Contrato.

Nosso entendimento está correto?

Resposta: O entendimento não está correto. O quantitativo de 15 (quinze) pórticos indicados no item 8.2 do Anexo 2 do Contrato (Anexo B) está correto, considerando a necessidade de instalar pórticos adicionais nas pistas duplas, que também deverão contar com essa tecnologia.

QUESTIONAMENTO 7: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Itens 3.4.8 e 8.2

O item 3.4.8 do Anexo 2 do Contrato, ao detalhar os parâmetros de desempenho do *Sistema de Pesagem*, prevê que “*deverão ser instalados, no mínimo, 06 (seis) “postos” de pesagem dinâmica, em pontos estratégicos das rodovias, nos dois sentidos, independentemente da pista, dupla ou simples*”.

No entanto, a tabela de quantitativos do item 8.2 do Anexo 2 do Contrato (Anexo B) indica 08 (oito) unidades de postos de pesagem.

Entendemos que o número “08” (oito) indicado no item 8.2 do Anexo 2 do Contrato (Anexo B) está equivocado e deve ser substituído por “06” (seis), de modo a compatibilizar com o detalhamento estabelecido no item 3.4.8 do Anexo 2 do Contrato. Nosso entendimento está correto?

Resposta: O entendimento não está correto. O quantitativo de 08 (oito) unidades de postos de pesagem indicados no item 8.2 do Anexo 2 do Contrato (Anexo B) está correto, considerando a necessidade de instalar unidades adicionais nas pistas duplas, que também deverão contar com essa tecnologia.

3.4.8. Sistema de Pesagem	
Escopo	<p>Implantar e operacionalizar o sistema de pesagem na modalidade Pesagem Dinâmica <i>High Speed Weight-In-Motion (HSWIM)</i> com condições de verificar situações de excesso de peso em qualquer veículo e efetuar autuações.</p> <p>Para a implantação do sistema de pesagem dinâmica HSWIM, a Concessionária deverá observar a homologação do referido sistema pelos órgãos competentes, incluindo, mas não se limitando a, Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro). A Concessionária deverá também adotar todas as medidas necessárias para a plena implementação e utilização eficiente da tecnologia.</p>
Parâmetros Técnicos	<p>A Concessionária deverá fornecer todos os recursos, materiais e humanos, para a operação dos pontos de pesagem.</p> <p>Os pontos de pesagem deverão dispor de câmeras, integrantes do sistema de CFTV das rodovias, estrategicamente posicionadas.</p> <p>A Concessionária deverá instalar todos os recursos necessários para implantação de um sistema de autuação remota por parte da AGEMS e/ou órgão pertinente</p> <p>Todos os procedimentos técnicos, operacionais e administrativos referentes ao sistema de pesagem, incluindo as normas operacionais que estabelecerão as instruções para os procedimentos de rotina e para casos excepcionais, deverão estar consubstanciados em manual próprio, que deverá ser elaborado pela Concessionária e submetido à AGEMS para não objeção conforme prazos estipulados no contrato.</p> <p>O Sistema de Pesagem deverá atender a todos os requisitos de padronização existentes nas rodovias do Estado, além daqueles definidos pela AGEMS, ANTT, INMETRO e constantes da legislação vigente, durante todo o prazo da concessão.</p>
Parâmetros de Desempenho	<p>Todos os equipamentos deverão permanentemente atender às suas funções com elevado padrão de qualidade e de modernidade.</p> <p>Os equipamentos não devem, em qualquer momento, ter idade (contada a partir de sua aquisição pela Concessionária) superiores às suas respectivas vidas úteis.</p> <p>Qualquer equipamento ou elemento das balanças que apresente problema deverá ser reparado ou substituído em, no máximo, 72:00 horas. Deverão ser instalados, no mínimo, 08 (oito) "postos" de pesagem móvel, em pontos estratégicos das rodovias.</p> <p>Os "postos" pesagem deverão operar permanentemente, durante 24:00 horas, todos os dias da semana.</p>
Prazo para Implantação e Operacionalização do Escopo	Implantação até o final do 4º ano da concessão.

Item 3.4.8. – Sistema de Pesagem, anexo 2 da Minuta de Contrato.

SISTEMA DE PESAGEM		
Postos de Pesagem HSWIN	Un	8
Demais Sistemas Operacionais, Eletrônicos e de Informática para pesagem HSWIN	Cj	8

Item 8.2. – Sistema de Pesagem, anexo 2 da Minuta de Contrato.

QUESTIONAMENTO 8: Apêndice A do Anexo 8 do Contrato de Concessão – itens 1.3, 1.4, 1.6 e 1.7

O item 41.5.2 do Contrato estabelece que o Comitê Técnico de Governança será *constituído* pelas Partes para a solução de eventuais divergências. Do mesmo modo, o item 1.1. do Apêndice A do Anexo 8 do Contrato de Concessão também estabelece que o Comitê é a comissão *instituída para a solução de eventuais divergências e controvérsias*.

O item 5 do mesmo Apêndice A prevê que o *procedimento comum de solução de controvérsias* será instaurado por qualquer parte, mediante envio de requerimento inicial para o Comitê e para a parte contrária.

Neste sentido, entendemos que se trata de um Comitê *ad hoc*, formado exclusivamente para a resolução de controvérsias que venham a surgir durante a execução do Contrato de Concessão, tal como o *Comitê de Resolução de Conflitos (dispute board)* previsto na cláusula 44.4. do Contrato da Rota do Zebu (BR-262/MG) publicado pela ANTT, de modo que o item 1.3 do Apêndice A do Anexo 8 do Contrato de Concessão (que prevê que o Comitê se reunirá bimestralmente) e os itens 1.4, 1.6 e 1.7 do mesmo Apêndice (que estabelecem a forma de agendamento das referidas reuniões ordinárias e, se o caso, como se darão as reuniões extraordinárias) devem ser desconsiderados. Afinal, considerando que o Comitê é constituído apenas por ocasião da existência de alguma divergência, não há razão para que ocorram reuniões ordinárias na ausência de controvérsias entre as partes.

Nosso entendimento está correto?

Resposta: O entendimento não está correto. O Comitê Técnico de Governança não é um comitê *ad hoc*.

QUESTIONAMENTO 9: Apêndice A do Anexo 8 do Contrato de Concessão – item 1.3

O item 1.3 do Apêndice A do Anexo 8 do Contrato de Concessão estabelece que os membros do Comitê Técnico de Governança deverão realizar reuniões ordinárias, as quais ocorrerão em periodicidade bimestral. Caso o entendimento indicado no pedido de esclarecimento acima não esteja correto, entende-se que, como o pressuposto da criação do referido órgão é a resolução de eventuais controvérsias entre as Partes e as divergências submetidas a comitês de solução de controvérsias são circunstanciais e não ocorrem com regularidade fixa, a periodicidade bimestral, indicada no referido item 1.3 do Apêndice A, para a realização das reuniões do órgão se revela desnecessária. Assim, neste caso, entende-se que a periodicidade bimestral das reuniões do Comitê foi estipulada por um lapso, sendo a periodicidade semestral mais adequada e compatível com a função do órgão e que, portanto, deve ser observada. Nosso entendimento está correto?

Resposta: O entendimento não está correto. Como pontuado no questionamento anterior, não se trata de um Comitê *ad hoc*.

QUESTIONAMENTO 10: Cláusulas 26.2, 26.2.2 e 26.2.3

A cláusula 26.2 do Contrato estabelece que o capital social mínimo da Concessionária será de “R\$ 438.046.892 (*quatrocentos e trinta e oito milhões, quarenta e seis mil, oitocentos e noventa e dois reais*)”.

Contudo, as cláusulas 26.2.2 e 26.2.3 detalham que, deverá ser integralizado:

- (i) R\$ 153.316.412,15 (cento e cinquenta e três milhões, trezentos e dezesseis mil, quatrocentos e doze reais e quinze centavos) na data de assinatura do Contrato;
- (ii) R\$ 153.316.412,15 (cento e cinquenta e três milhões, trezentos e dezesseis mil, quatrocentos e doze reais e quinze centavos), 12 (doze) meses contados da Data de Eficácia;

(iii) R\$ 87.609.378 (oitenta e sete milhões, seiscentos e nove mil, trezentos e setenta e oito reais), 24 (vinte e quatro) meses contados da Data de Eficácia;

(iv) R\$ 43.804.689 (quarenta e três milhões, oitocentos e quatro mil, seiscentos e oitenta e nove reais), 36 (trinta e seis) meses contados da Data de Eficácia;

Que, somados, totalizam R\$ 438.046.891,30 (quatrocentos e trinta e oito milhões, quarenta e seis mil, oitocentos e noventa e um reais e trinta centavos).

Assim, considerando que há uma diferença de R\$0,70 (setenta centavos) entre os valores indicados nas cláusulas 26.2 e 26.2.2 c/c 26.2.3, solicita-se que seja esclarecido qual o valor de capital social mínimo da Concessionária a ser considerado.

Resposta: Deverá ser considerado o valor de R\$ 438.046.891,30 para o Capital Social.

QUESTIONAMENTO 11: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 2 (Descrição do Sistema Rodoviário – tabela 2-4)

Em análise à Tabela 2-4, integrante do item 2 – Descrição do Sistema Rodoviário do Anexo 2 do Contrato (pág. 8), 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.

Nosso entendimento está correto?

Resposta: O entendimento está incorreto. O perímetro urbano de Três Lagoas é parte integrante do Sistema Rodoviário até o momento da operacionalização do contorno de responsabilidade do DNIT.

QUESTIONAMENTO 12: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.1.2

O item 3.1.2. do Anexo 2 do Contrato (pág. 23), prevê que na fase dos trabalhos iniciais a Concessionária deverá realizar a *“reparação de toda a sinalização horizontal, incluindo faixas de bordo e eixo, zebra e escamas, bem como das tachas retrorefletivas, 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 do pavimento”*.

Entendemos que, durante a fase de trabalhos iniciais, a Concessionária deverá implantar as tachas retrorefletivas apenas nos locais que forem objeto de intervenção no pavimento e em que elas estiverem faltando. Assim, a implantação total das tachas deverá ocorrer após a recuperação do pavimento, garantindo-se a sua aderência a ele e, desta forma, a segurança dos usuários. Nosso entendimento está correto?

Resposta: O entendimento está correto.

QUESTIONAMENTO 13: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.1.6 (Canteiro Central e Faixa de Domínio)

Em vistoria in loco à Rodovia MS-040, verificou-se a existência de diversas cercas próximas à faixa de rolamento.

Considerando que

- (i) o item 3.1.6 do Anexo 2 (pág. 38) do Contrato prevê que a concessionária deve realizar os serviços necessários à *“locação precisa dos limites da faixa de domínio, verificação de cercas e, quando necessário, recuperação e reposicionamento de todas as cercas e mourões existentes, obedecendo aos padrões do DNIT”* e à *“complementação emergencial, onde exista qualquer tipo de risco à segurança viária, da delimitação da faixa de domínio das rodovias com cercas e mourões nos padrões regulamentados pelo DNIT”*;
- (ii) a faixa de domínio desta rodovia é de 40 metros; Entendemos que a Concessionária será responsável por eventuais desapropriações e desocupações necessárias à integralidade da faixa de domínio (que possui largura de 40m), identificadas até a data de eficácia, conforme cláusula 7 do Contrato. Os valores eventualmente incorridos pela Concessionária nestas ações comporão o cálculo para verificação do limite das verbas destinadas a elas (cf. cláusula 23.1.4 do Contrato). Caso a Concessionária ultrapasse o limite previsto, o Poder Concedente será o responsável pelos custos que excederem (cf. cláusula 23.2.16 do Contrato).

Nosso entendimento está correto?

Resposta: O entendimento está correto.

QUESTIONAMENTO 14: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.1.6 (Canteiro Central e Faixa de Domínio)

O item 3.1.6 do Anexo 2 do Contrato (pág. 38) prevê que a Concessionária deverá, na fase dos trabalhos iniciais, realizar o *“bloqueio de acessos não autorizados em que se configure situação de risco para os usuários das rodovias, com notificação de seus responsáveis.”*

Para a devida avaliação do escopo, (i) questiona-se se existem acessos que são regulares e, em caso positivo, (ii) solicita-se o fornecimento da lista, bem como da documentação aprovada pelo DNIT e AGESUL.

Resposta: Esclarece-se que existem acessos regulares, os quais podem ser consultados nos arquivos disponibilizados no âmbito da presente Concorrência. Quanto à documentação aprovada pelo DNIT e pela AGESUL, cabe à Concessionária solicitar diretamente aos órgãos competentes.

QUESTIONAMENTO 15: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.1.7 (Edificações e Instalações operacionais) e item 8.1.8

O item 3.1.7 do Anexo 2 do Contrato prevê que a Concessionária deverá realizar a *“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”.

O item 8.1.8 do mesmo Anexo, descreve a localização do referido Posto: km 1+680.

Considerando que:

- (i) em vistoria ao trecho, verificou-se que há um Posto Fiscal no km 4+400;
- (ii) o km 1+680 se trata de área alagada da usina, que inviabiliza a implantação de edificação no local; e
- (iii) é exigido que a Concessionária adquira a “móvel” do referido Posto;



(imagem do Km 1+680 da BR-262)



(imagem do Km 4+400 da BR-262 – Posto Fiscal de Jupia)

Solicita-se:

- (a) a confirmação da localização indicada no item 8.1.8 do Anexo 2, diante da inviabilidade de implantação de edificação no local indicado. Caso se mantenha no km 1+680, solicita que se esclareçam as razões pelas quais optou-se por uma nova construção (ao invés de reforma do Posto já existente), para que as licitantes tenham conhecimento da motivação do Poder Concedente na estipulação desta obrigação;
- (b) a disponibilização, aos licitantes, da lista de móveis a serem adquiridos pela Concessionária;

(c) que se confirme se há um valor estipulado para a execução do escopo indicado no item 3.1.7 do Anexo 2 (incluindo, portanto, a implantação do sistema viário e áreas de estacionamento/transbordo, com ilha, pátios, alças viárias, edificações, equipamentos operacionais e mobília), que, caso extrapolado, será tratado como evento de desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

Resposta: A construção do novo Posto Fiscal, localizado no km 1+680 da rodovia BR-262, tem como objetivo atender ao trânsito de veículos provenientes do novo contorno viário de Três Lagoas, estando prevista no CAPEX dos Estudos de Viabilidade do Projeto. O valor desses itens já está contemplado nas projeções de CAPEX, não conferindo à Concessionária o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

QUESTIONAMENTO 16: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.1.7 (Edificações e Instalações operacionais)

O item 3.1.7 do Anexo 2 do Contrato prevê que a Concessionária deverá realizar a *“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.”*

Considerando a exigência de que a Concessionária adquira a “mobília” do novo escritório, solicita-se a disponibilização, aos licitantes, da lista de móveis a serem adquiridos pela Concessionária.

Resposta: Cabe à Concessionária definir a mobília a ser utilizada, garantindo que o escritório de apoio à fiscalização esteja totalmente operacional e possibilite a adequada atuação da AGEMS, observado o que determina o item 3.4.12 do PER. Ademais, ressalta-se que o valor desses itens já está contemplado nas projeções de CAPEX dos Estudos de Viabilidade do Projeto.

QUESTIONAMENTO 17: Anexo 2 do Contrato de Concessão – item 3.2.3 (Obras de Ampliação de Capacidade)

O item 3.2.3 do Anexo 2 do Contrato prevê que a Concessionária *“deverá 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”*.

Entendemos que o nível de serviço será sempre analisado tendo por base a 7ª edição do manual do HCM. Nosso entendimento está correto?

Resposta: O entendimento está parcialmente correto. O nível de serviço sempre será analisado tendo por base a última edição disponível do manual HCM, sendo esta atualmente a 7ª edição. Caso seja publicada uma nova versão, esta será a utilizada para a análise.

QUESTIONAMENTO 18: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Tabela 3-10 e Item 3.4.2 (Centro de Controle Operacional)

A tabela 3-10 e o item 3.4.2 do Anexo 2 do Contrato preveem que o CCO provisório deverá ser implantado em 60 dias do início da Concessão.

Considerando que a rodovia iniciará sua operação apenas após 09 meses e o CCO visa acompanhar a operação, solicita-se que se esclareça a razão da exigência, sugerindo-se a alteração do prazo previsto para prever que a operação do CCO dar-se-á em 09 meses, juntamente com a operação da rodovia.

Resposta: Trata-se de um CCO provisório, a Concessionária deverá implantá-lo para coordenar e acompanhar as atividades dos trabalhos iniciais, devendo ser observadas a diretrizes constantes do PER.

QUESTIONAMENTO 19: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.4.4.5 (Sistema de Controle de Velocidade)

O item 3.4.4.5 do Anexo 2 do Contrato (pág. 70) prevê, como escopo do Sistema de Controle de Velocidade, a *“disponibilização à fiscalização da AGEMS de todas as imagens captadas e dados processados”*. Ao final, prevê que o prazo para implantação é de *“03 meses após a não objeção dos estudos de localização pela AGEMS”*.

Considerando que a AGEMS é a Agência com competência para regular serviços públicos delegados no âmbito das rodovias do Estado do Mato Grosso do Sul e a AGESUL é o órgão executivo rodoviário do Estado do Mato Grosso do Sul, entendemos que onde está escrito AGEMS deve-se ler AGESUL.

Nosso entendimento está correto?

Resposta: O entendimento está correto.

QUESTIONAMENTO 20: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Itens 3.4.5, 8.1.8 e 8.2

O item 8.1.8 do Anexo 2 do Contrato prevê a implantação de três Serviços de Atendimento ao Usuário - SAUs na MS040 (nos km 37+000, km 112+000 e km 187+000).

Considerando, conforme ilustram as imagens abaixo, que:

- (i) O hospital mais próximo aos locais indicados está situado em Campo Grande;
- (ii) Não há ponto de apoio em tal rodovia (restaurantes, borracharias, postos de gasolina);
- (iii) Não existem cidades próximas aos locais indicados, o que implicará em dificuldades para contratação de funcionários para os SAUs;
- (iv) Não há energia elétrica próxima aos locais indicados (conforme imagens a seguir), o que demandará a solicitação de implantação junto às concessionárias de energia elétrica e, assim, mais tempo que o previsto no item 3.4.5; e
- (v) Em que pese o escopo do SAU ser a retirada do usuário da situação de risco e sua remoção até o ponto de apoio mais próximo, a Concessionária, neste caso, terá que transcorrer mais de 200km, o que impactará diretamente no

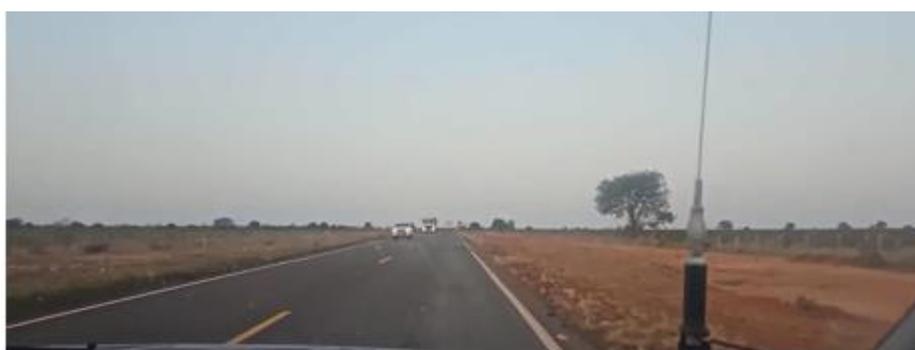
OPEX e implicará em descumprimento dos tempos de atendimento previstos no PER;



(imagem do Km 46,6 da MS-040 – Pórtico de Free Flow)



(imagem do Km 112 da MS-040 – SAU)



(imagem do Km 187 da MS-040 – SAU)

Questiona-se se a modelagem do Projeto considerou todo esse contexto, especialmente no que tange (i) aos tempos de atendimento previstos e a possibilidade do seu cumprimento, (ii) às quantidades mínimas e os custos inerentes, indicados no item 8.2., e (iii) à previsão (ou não) de implantação de usinas fotovoltaicas pela Concessionária.

Resposta: 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. Igualmente, os custos com suprimento de energia elétrica também foram considerados nos estudos de OPEX do Projeto. Informamos que a implantação dos SAUs, podem ser deslocados em até 5 km conforme a localização prevista no PER.

QUESTIONAMENTO 21: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.4.5 (Serviço de Atendimento ao Usuário)

Os subitens do item 3.4.5 do Anexo 2 (pág. 74) do Contrato preveem os tempos de atendimento dos serviços de atendimento aos usuários.

Contudo, da análise da tabela, entende-se que não foi considerada 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), e, assim, os impactos das lombadas e semáforos no trajeto e, conseqüentemente, no tempo necessário.

Assim, solicita-se esclarecimentos a respeito do cálculo realizado para a definição dos parâmetros apresentados e sugere-se a inclusão de tempos de atendimento específicos para as SAUs próximas a esses perímetros, atendendo-se à peculiaridade da área.

Resposta: A localização escolhida para a implantação do SAU foi determinada para dar suporte a via e considera os perímetros urbanos nos Parâmetros de Desempenho da Atendimento Médico de Emergência e Socorro Mecânico. A dificuldade relatada será até a conclusão da construção dos contornos rodoviários e adequação das marginais e entrada de Campo Grande.

QUESTIONAMENTO 22: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.4.4.5 – Serviço de Atendimento ao Usuário – Tempos de Atendimento

O item 8.1.8 do Anexo 2 do Contrato prevê a implantação de um SAU no Km 1,950 da Rodovia BR-262.

Contudo, considerando que:

- (i) O perímetro urbano de Três Lagoas não pertence à Concessão, mesmo antes da conclusão da implantação do Contorno pelo DNIT;
- (ii) Nessa situação, referido SAU estará isolado do restante do trecho e, para os atendimentos, a Concessionária terá que transitar por trecho que não integra a Concessão (perímetro urbano de Três Lagoas). Questiona-se a possibilidade de a localização do referido SAU ser definida pela Concessionária, em local que permita a integração com o Sistema Rodoviário, bem como o cumprimento dos tempos de atendimento dos recursos nela alocados. Caso contrário e mantida a localização prevista, sugere-se a possibilidade de ser operado de modo provisório até a conclusão do contorno, para, então, verificar-se a melhor localização definitiva.

Resposta: 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 SAL é a que possibilitaria o menor tempo de resposta no atendimento e dificuldade relatada seria até a conclusão da construção do contorno rodoviário de Três Lagoas.

QUESTIONAMENTO 23: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.4.5.3 (Atendimentos e incidentes)

O item 3.4.5.3 do Anexo 2 do Contrato prevê, nos parâmetros técnicos, que o caminhão pipa é o “caminhão tanque com capacidade de, **no mínimo, 10.000 l**, equipado com bomba e mangueira para lançamento”.

Considerando que (i) o Sistema Rodoviário é composto em sua grande maioria por pista simples, (ii) a implantação de tanque de 10.000L demanda a transformação de caminhão de maior porte, o que inviabiliza suas manobras na faixa de domínio, e (iii) os Contratos de Concessão nº 002/2020 e n. 002/2023, também deste Estado, preveem que o tanque deve ter capacidade para 6.000L, entende-se que houve mero equívoco e onde se lê 10.000L deve-se ler 6.000L, de modo que o caminhão pipa deve ter capacidade de, no mínimo, 6.000L.

Resposta: Em razão dos recentes incêndios florestais às margens das rodovias do país e, em especial, no Estado durante as estiagens no período de inverno, será mantida a obrigação de disponibilização de veículos com capacidade de 10.000 litros.

QUESTIONAMENTO 24: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 3.4.6 (Sistema de Pedágio e Controle de Arrecadação)

O item 3.4.6 do Anexo 2 indica a localização dos pórticos do sistema de pedágio. O PP01 está previsto para o km 031+600, local muito próximo às linhas de alta tensão, conforme figura a seguir.



Considerando,

- (i) a necessidade de a Concessionária cumprir a faixa de segurança das linhas de transmissão; e,
- (ii) a impossibilidade de operar no local indicado, 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;

Entendemos que a Concessionária poderá alterar a localização dos pórticos para outro ponto num raio de 5km, para melhor adequação da sua operação, tal como ocorria nos contratos com implantação de praça de pedágio. Nosso entendimento está correto?

Resposta: A Concessionária tem a possibilidade de movê-los no raio de 5 km, desde previamente autorizado pela Agência Reguladora.

QUESTIONAMENTO 25: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 6 (Gestão Social)

O item 6 do Anexo 2 do Contrato prevê que a Concessionária deverá estabelecer um 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.

Questiona-se se durante a realização dos Estudos de Viabilidade foram identificadas PAPs no Sistema Rodoviário e, em caso positivo, solicita-se que seja disponibilizada, aos licitantes, a respectiva lista.

Resposta: Nos termos do PER – Anexo 2 do Contrato de Concessão, a Concessionária deverá realizar, no prazo indicado, o Plano de Gestão Social.

QUESTIONAMENTO 26: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 8.1.1 (Duplicações)

O item 8.1.1 do Anexo 2 do Contrato prevê inúmeras duplicações. Ocorre que, 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 havendo espaço para a duplicação prevista no PER. Além disso, há locais em que a linha de 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.

Assim, questiona-se se este contexto foi considerado e se o DMT dos materiais necessários para as obras foi previsto na modelagem financeira e, caso afirmativo, de qual maneira.

Resposta: Todo o contexto relacionado às interferências no sistema rodoviário foi levantado e devidamente considerado, incluindo o DMT dos materiais. Quanto à duplicação no trecho de interferências, optou-se pela implantação de barreira New Jersey em vez de canteiro central, a fim de garantir espaço para a obra de ampliação da capacidade dentro da faixa de domínio, mesmo diante das referidas interferências.

QUESTIONAMENTO 27: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 8.1.1 (Duplicações)

O item 8.1.1 do Anexo 2 do Contrato prevê a implantação de duplicação no segmento 267DUP0002 - Km 14+000 até Km 25+500.

Não há previsão de duplicação do km 25+500 até o km 28 e, no km 28, há duplicação já implantada.

Assim, entendemos que o Sistema Rodoviário ficará sem duplicação no trecho do km 25+500 até o km 28. Nosso entendimento está correto?

Resposta: Visando à redução do tráfego dentro dos limites do município de Bataguassú, o presente estudo propôs a construção de um contorno que circunda o município. O contorno terá início no Km 25+500; assim, a partir deste ponto, a área à frente do Km 25+500 será devolvida ao município para tráfego local, assim que o contorno estiver operacional.

QUESTIONAMENTO 28: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 8.1.6 (Obras de Artes Especiais)

O item 8.1.6 do Anexo 2 do Contrato prevê implantações de OAE em diversas linhas férreas na BR-262, dentre elas:

- (i) implantação de Dispositivo sobre linha férrea em pista dupla - Km 36,060;
- (ii) Implantação de Dispositivo sobre linha férrea - Km 61,100;
- (iii) Implantação de Dispositivo sobre linha férrea - Km 134,113;
- (iv) Implantação de Dispositivo sobre linha férrea - Km 146,720;
- (v) Implantação de Dispositivo sobre linha férrea em pista dupla - Km 304,570.

Considerando que (i) referidas linhas férreas estão atualmente sem operação e o retorno à operação depende da solução de impasses com a Malha Oeste e (ii) tais implantações não podem ser exigidas do particular responsável pela concessão rodoviária, sob pena se onerar o usuário do sistema rodoviário,

Entendemos que as cinco previsões se deram por equívoco e, assim, devem ser desconsideradas do escopo previsto. Nosso entendimento está correto?

Resposta: Tendo em vista a linha férrea pertencente a Malha Oeste pode voltar a ser operacionalizada a qualquer momento, foram previstos os dispositivos sobre linhas férreas com o intuito de não haver qualquer interrupção no tráfego rodoviário, que causariam prejuízos aos usuários, quando houver simultaneidade entre as operações ferroviária e rodoviária.

QUESTIONAMENTO 29: Itens 12.5, 12.5.1. do Edital - Garantia de BID Incondicional

Como se vê, o Poder Concedente exige que a Garantia da Proposta seja incondicional e que as hipóteses de exclusão de responsabilidade sejam limitadas àquelas que decorram de imposição legal ou regulamentar.

A exigência de uma Garantia da Proposta (BID) incondicional inviabiliza o uso do Seguro Garantia como uma forma de garantia, uma vez que por característica do produto, este deve seguir as normas estabelecidas pelo órgão regulador (SUSEP), devendo ser observado o processo de regulação de sinistro previsto na Apólice.

Deste modo, é necessário o ajuste na redação para prever que a previsão de incondicionalidade disposta no item 12.5 não se aplica para as garantias ofertadas na modalidade seguro-garantia, para fins de conformidade com as normas da SUSEP e com as características do próprio produto, uma vez que o Seguro Garantia está sujeito a condições específicas, e a manutenção da previsão de “*incondicional*” inviabiliza o uso dessa modalidade de garantia pelos participantes deste Edital.

Assim, para evitar dúvidas, sugere-se a inclusão da seguinte redação, de forma a assegurar a devida harmonização com as condições basilares do seguro-garantia, assim como com os princípios dos contratos de seguro, de modo a estabelecer que:

“12.5.2. A previsão de incondicionalidade disposta no item 12.5 não se aplica para as garantias prestadas na modalidade seguro-garantia.”

Dando continuidade, no tocante ao item 12.5.1, é necessário que o Segurado esclareça se o termo “exclusão de responsabilidade” se refere às cláusulas que estabelecem os riscos excluídos. Se confirmado, entende-se que será necessária a revisão do item, considerando que a Seguradora, respaldada pelas Circulares Susep 662/22 e 621/21 e pela legislação vigente, especialmente o artigo 757 do Código Civil, têm a prerrogativa de limitar seus riscos, desde que faça constar das Condições Contratuais da Apólice tais situações.

O Seguro Garantia, por natureza, não abrange todos os riscos (não é *all risks*), sendo que as hipóteses que fogem ao escopo deste ramo ou da modalidade Garantia Licitante não estão cobertas pelo seguro. Portanto, mesmo que não estejam determinados previamente pela Susep ou por Lei, uma vez que nem a Autarquia e nem o Legislador conseguem antecipar e esgotar todas as possibilidades de exclusão, e tampouco têm a obrigação de realizar a subscrição de riscos (uma competência exclusiva das Seguradoras), é necessária e inafastável a limitação de riscos pela Seguradora, sob pena de inviabilizar o funcionamento do mercado segurador, uma vez determinados riscos, como riscos nucleares, riscos decorrentes de atos de guerras, eventos catastróficos, riscos decorrentes de outros ramos de seguro ou modalidades de seguro garantia, dentre outros, não podem ser cobertos, inclusive por limitação de resseguradores.

Sendo assim, para ausência de dúvida, solicita-se a confirmação desta Comissão Especial de Licitação 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 de Seguro Garantia, 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 Objeto 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) quaisquer prejuízos e/ou demais penalidades aplicadas em função da violação de normas anticorrupção dolosamente perpetradas pelo Segurado e/ou seus representantes;
- j) obrigações trabalhistas e previdenciárias.

Resposta: As apólices não poderão conter cláusula de exclusão de responsabilidade que não decorram de exigência legal ou regulamentar, observados os modelos padrão, se existentes, definidos em regulação expedida pela SUSEP. Somente serão admitidas exclusões de responsabilidade que sejam impostas por exigência legal ou regulamentar, não sendo admitidas exclusões de responsabilidade que, embora admitidas pelas normas ou regulação vigentes, não sejam de inserção compulsória/obrigatória nos documentos de garantia e seguros.

QUESTIONAMENTO 30: item 18.2.5. da Minuta de Edital e Anexos.

Com relação ao trecho em destaque (vermelho) no inciso ii do item 18.2.5 da Minuta do Edital, primeiramente, necessário se faz esclarecer o entendimento acerca dos termos "isenção de responsabilidade" e "exclusão de responsabilidade". Entendemos que ISENÇÃO de responsabilidade se refere às cláusulas de dispõe sobre perda de direitos, enquanto EXCLUSÃO de responsabilidade se refere às cláusulas que estabelecem os riscos excluídos. Se confirmado, pela Comissão Especial de Licitação, esse entendimento, não será necessário ajustes no texto, pois, de forma geral, as cláusulas de perda de direito estão em linha com os dispositivos do Código Civil. Caso não seja confirmado o entendimento acima, será necessário revisar o texto, para

excluir o trecho em destaque, nos moldes dos argumentos apresentados neste documento, acerca da necessidade de a Seguradora limitar seus riscos.

Destacamos que o Seguro Garantia, por natureza, não abrange todos os riscos (não é all risks), sendo que as hipóteses que fogem ao escopo deste ramo ou da modalidade Concessionário Executante não estão cobertas pelo seguro. Portanto, mesmo que não estejam determinados previamente pela Susep ou por Lei, uma vez que nem a Autarquia e nem o Legislador conseguem antecipar e esgotar todas as possibilidades de exclusão, e tampouco têm a obrigação de realizar a subscrição de riscos (uma competência exclusiva das Seguradoras), é necessária e inafastável a limitação de riscos pela Seguradora, sob pena de inviabilizar o funcionamento do mercado segurador, uma vez determinados riscos, como riscos nucleares, riscos decorrentes de atos de guerras, eventos catastróficos, riscos decorrentes de outros ramos de seguro ou modalidades de seguro garantia, dentre outros, não podem ser cobertos, inclusive por limitação de resseguradores.

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 desta Comissão Especial de Licitação 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: As apólices não poderão conter cláusula de exclusão de responsabilidade que não decorram de exigência legal ou regulamentar, observados os modelos padrão, se existentes, definidos em regulação expedida pela SUSEP. Somente serão admitidas exclusões de responsabilidade que sejam impostas por exigência legal ou regulamentar, não sendo admitidas exclusões de responsabilidade que, embora admitidas pelas normas ou regulação vigentes, não sejam de inserção compulsória/obrigatória nos documentos de garantia e seguros.

QUESTIONAMENTO 31: Cláusulas 10.6. e 10.6.4. do Contrato

De acordo com o item 10.6.4 da minuta do Contrato, a Garantia de Execução abrangerá o pagamento de quaisquer indenizações ou obrigações pecuniárias devidos ao Poder Concedente e que sejam de responsabilidade da Concessionária. Todavia, o escopo do Seguro Garantia é cobrir os prejuízos causados pelo Tomador em decorrência do descumprimento de suas obrigações contratuais que ocasionem a aplicação de multa ou custo adicional em desfavor do Segurado necessário à execução do objeto do contrato, bem como, o pagamento de outorgas.

Por não se tratar de Seguro *all risks*, conta com limitações de cobertura, tais como responsabilidade civil, riscos cobertos por outras modalidades de Seguro Garantia ou outros ramos de seguro, riscos ambientais, dentre outros. Diante do exposto, solicitamos esclarecer se é correto o entendimento de que o Seguro Garantia cobre riscos específicos, sendo inviável o pagamento da indenização de quaisquer valores devidos ao Poder Concedente.

Resposta: Nos termos do Contrato de Concessão, especialmente, mas não se limitando, ao disposto na Cláusula 10.6 do referido instrumento, a Garantia de Execução deve abranger todos os itens indicados, tal como usualmente praticado em projetos correlatos, já em operação.

Ademais, cabe destacar que essa previsão está alinhada ao que dispõe o art. 97 da Lei Federal n.º 14.133/2021, segundo o qual: “*O seguro-garantia tem por objetivo garantir o fiel cumprimento das obrigações assumidas pelo contratado perante à Administração, inclusive as multas, os prejuízos e as indenizações decorrentes de inadimplemento (...).*”

QUESTIONAMENTO 32: Cláusulas 30.6., 30.7., 30.7.1. e 30.7.2. do Contrato

Na Cláusula 30, que versa sobre a INTERVENÇÃO com o fim de assegurar a adequada manutenção da execução do Contrato, o Poder Concedente indica que

poderá executar a Garantia de Execução do Contrato se, eventualmente, as receitas não forem suficientes para cobrir o valor dos investimentos, custos e despesas decorrentes da Concessão, incorridas durante o período de intervenção. Pela simples leitura dos pontos destacados, a compreensão é de que a disposição foge do escopo do Seguro Garantia, já que o Poder Concedente coloca a possibilidade de acionamento da garantia para “injetar investimentos” no Contrato, com pagamento “direto” ao Segurado, sem que haja a necessidade de declaração de caducidade contratual, o que não reflete o princípio indenitário do Seguro Garantia.

Como abordado anteriormente, o escopo do Seguro Garantia é cobrir os prejuízos causados pelo Tomador em decorrência do descumprimento de suas obrigações contratuais, sendo a consequência desse descumprimento a rescisão do contrato (ou, caducidade). O acionamento da garantia no ato de intervenção do Poder Concedente escapa totalmente desta premissa, não sendo viável o acatamento desta hipótese de acionamento da garantia. Assim, sugere-se a exclusão do item 30.7.1.

Resposta: A Garantia de Execução prevista no Contrato de Concessão deverá atender às especificações constantes do referido instrumento, em plena conformidade com a legislação aplicável, especialmente, mas não se limitando à Lei Federal n.º 14.133/2021.

Conforme já destacado, qualquer exclusão ou limitação de responsabilidade somente será admitida quando exigida por lei ou regulamento, observados os modelos padrão, se houver, definidos em normas expedidas pela SUSEP. Não serão aceitas exclusões de responsabilidade que, embora permitidas pelas normas ou regulamentos vigentes, não sejam de inserção obrigatória nos documentos de garantia e seguros.