

## **1ª 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:** Item 3.2.5.1 do Programa de Exploração da Rodovia (PER)

O item 3.2.5.1 do PER estabelece que as características geométricas das obras da Frente de Melhorias Operacionais, Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível de Serviço, a serem realizadas nas rodovias, devem observar os parâmetros técnicos especificados para a Classe I do Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais – DNER/1999, respeitando o relevo dos terrenos atravessados e o tráfego existente e futuro.

No entanto, o referido item estabelece que, no caso das rodovias existentes, é admitida uma largura mínima de 3,5 metros para as faixas de rolamento e de 2,5 metros para os acostamentos, independentemente das especificações da Classe I sobre o relevo dos terrenos atravessados e o tráfego das rodovias.

No Produto 2 (Estudo de Engenharia e Operacional), Tomo V (Programa de Investimentos), Anexo I (Melhorias e Ampliações de Capacidade), as representações gráficas das páginas 03, 04, 68 e 69, ao ilustrarem as duplicações da BR-262 nos trechos entre Ribas do Rio Pardo e Campo Grande (km 231 ao 234 e km 306 ao 324), mostram que as faixas de rolamento têm largura de 3,5 metros e os acostamentos têm largura de 2,5 metros, tanto na pista existente quanto na pista duplicada.

No Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais – DNER/1999 está previsto no Quadro 6.2.1 – Normas admissíveis de projetos rodoviários para melhorias de estradas existentes que para as Rodovias de Classe I a largura total do pavimento será de 7,00 metros, ou seja, 3,5 metros para cada faixa de rolamento e os acostamentos terão largura de 2,5 metros.

Desse modo, entendemos que as duplicações a serem realizadas na BR-262, no trecho de Ribas do Rio Pardo a Campo Grande (km 231 ao 234 e km 306 ao 324), enquadram-se no conceito de “melhorias de estradas existentes”, de modo que tanto as pistas existentes quanto as pistas duplicadas poderão ter a largura mínima de 3,5

metros para as faixas de rolamento e de 2,5 metros para os acostamentos. Nosso entendimento está correto?

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

**QUESTIONAMENTO 2:** Item 3.2.5.1 e 8.1.5 do Programa de Exploração da Rodovia (PER)

O item 3.2.5.1 do PER estabelece que as características geométricas das obras da Frente de Melhorias Operacionais, Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível de Serviço, a serem realizadas nas rodovias, devem observar os parâmetros técnicos especificados para a Classe I do Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais – DNER/1999, respeitando o relevo dos terrenos atravessados e o tráfego existente e futuro.

O item 8.1.5 do PER estabelece a implantação de quatro contornos rodoviários nas cidades de Ribas do Rio Pardo, Água Clara, Bataguassu e Santa Rita do Pardo.

No Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais – DNER/1999 está previsto no Quadro 5.8.3 – Características básicas do projeto geométrico Rodovias Classe I com a disposição de que a Rodovia com Velocidade diretriz de 80km/h está classificada como região Ondulada e tem largura de faixa de rolamento de 3,6 metros e acostamento externo de 2,5 metros.

Os contornos a serem implantados pela Concessionária estão previstos no PER para implantação em pista simples conforme segmentos homogêneos previstos no Item 8.4.

Desse modo, considerando que as Rodovias que integram o Sistema Rodoviário objeto da licitação possuem velocidade diretriz de 80 km/h, com características de Região Ondulada, estamos entendemos que os contornos a serem implantados em Ribas do Rio Pardo, Água Clara, Bataguassu e Santa Rita do Pardo terão faixas de rolamento com 3,6 metros de largura e acostamentos externos de 2,5 metros de largura. Nosso entendimento está correto?

**Resposta:** O entendimento não está correto. Os contornos não configuram novas rodovias, mas sim melhorias nas rodovias existentes. Dessa forma, não se enquadram no quadro 5.8.3 do referido manual, e sim no quadro 6.2.1, que classifica essas vias como Classe M-I – Plana.

**QUESTIONAMENTO 03:** Cláusulas 24.1.3 da minuta do Contrato

A 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”.

O procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro acima previsto baseia-se no modelo adotado no Estado de São Paulo, após alteração do marco legal (reforma administrativa) bastante criticada. Por não se tratar de boa prática regulatória - seja pelo enfraquecimento institucional que representa para a Agência Reguladora, seja pela morosidade que acarreta a recomposição -, está sendo atualmente revisto.

No caso do Estado do Mato Grosso do Sul, em que não há legislação que imponha esse procedimento, sugere-se que seja preservada a sistemática atual.

Considerando os precedentes dos Contratos de Concessão n. 002/2020 e 002/2023 vigentes no Estado de Mato Grosso do Sul, sugerimos a reescrita dessa cláusula, pois a participação do Poder Concedente como ente que emite a decisão final implica o engessamento do equilíbrio econômico-financeiro, acarretando um contrato de concessão não passível de reequilíbrio pelos mecanismos engessadores.

Contrato de Concessão n. 002/2020:

*20.1.3.A AGEPAN poderá efetuar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando cabível nos termos da lei e nas hipóteses previstas neste Contrato.*

Contrato de Concessão n. 002/2023:

*21.1.3.A AGEMS poderá efetuar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando cabível nos termos da lei e nas hipóteses previstas neste Contrato.*

Sugere-se, portanto, a adoção da seguinte redação:

*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.*

**RESPOSTA:** Esclarecemos que a redação da Cláusula 24.1.3 será mantida, considerando que o Poder Concedente deve avaliar os procedimentos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, em razão dos possíveis impactos decorrentes dos mecanismos de recomposição a serem adotados. O modelo proposto aprimora o procedimento, garantindo maior segurança jurídica e transparência, sem acarretar engessamento do processo. A recomposição seguirá as diretrizes contratuais, assegurando objetividade e eficiência, com a AGEMS conduzindo a análise técnica e o Poder Concedente validando a decisão final.

**QUESTIONAMENTO 04:** Cláusula 4.2 do Contrato; Cláusula 4.2.1 do Contrato Anexo 1 do Contrato

A cláusula 4.2 estabelece 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 05:** 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 à Concessionária.

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/concorrenci-001-2024-rodovias-estaduais-ms-040-ms-338-e-ms-395-e-trechos-das-rodovias-federais-br-262-e-br-267-revisado/>. As tratativas com o órgão ambiental serão conduzidas pela Concessionária, após a assinatura do Contrato de Concessão.

#### **QUESTIONAMENTO 06:** 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 07:** 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 08:** 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;
- (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 09:** 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 10:** 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 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. A redação será mantida conforme publicado.

#### **QUESTIONAMENTO 11:** Cláusula 8.1.5.5 do Contrato

A cláusula 8.1.5.5 estabelece que será obrigação da concessionária a adequação “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 8.1.5.4”.

Considerando que o documento indicado na subcláusula 8.1.5.4 – o documento de recebimento definitivo – pressupõe a inexistência de quaisquer inconsistências, entendemos que a referência correta é à cláusula 8.1.5.3, que trata do documento de recebimento provisório. Nosso entendimento está correto?

**RESPOSTA:** O entendimento está correto.

**QUESTIONAMENTO 12:** 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 13:** Cláusula 8.1.7 do Contrato; Cláusula 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 recolocação 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 14:** 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 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 23.1.13 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 15:** 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), além dos princípios da razoabilidade e proporcionalidade, 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 16:** 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, localização e 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 relatório deverá ser elaborado pela Concessionária e submetido à aprovação da AGEMS.

#### **QUESTIONAMENTO 17:** 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 relacionadas estritamente à identificação dos usuários condutores 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 18:** Cláusula 21.4 do Contrato; Cláusula 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.

Entendemos que a Concessionária será ressarcida da inadimplência dos usuários, via de regra, por meio de abatimento no valor da Outorga Variável a ser depositada na Conta Centralizadora. Caso, no entanto, a inadimplência exceda o valor da Outorga Variável, o valor excedente devido será transferido da Conta Centralizadora para a Conta de Livre Movimentação pelo Banco Depositário, após o devido envio da Notificação de Compensação de Evasão. 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 19:** 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 4.7.1 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 20:** Anexo 8 do Contrato de Concessão - Apêndice A - Cláusula 1.2; Cláusula 1.2.7 do Contrato Cláusula 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”.

Não necessariamente, por exemplo, uma divergência acerca da interpretação de cláusulas contratuais será obrigatoriamente sobre (a) aspectos de natureza técnica relacionados à execução do Contrato, (b) aspectos de natureza econômico-financeira relacionados à execução do Contrato ou (c) às obrigações constantes no PER.

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:** 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 22:** 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 23:** Anexo 10 do Contrato de Concessão – Cláusula 5.2; Anexo 10 do Contrato de Concessão – Cláusula 5.2.1

As cláusulas 5.2 e 5.2.1 do Anexo 10 estabelecem que a AGEMS deverá, “observada a obrigação determinada no item 4.5”, 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.

Sugere-se que se esclareça a qual item a cláusula faz referência.

Em relação à Cláusula 5.2.1, entendemos que a “manifestação” a ser avaliada pela AGEMS será a manifestação da AGESUL nos termos da Cláusula 4.5 e que as “memórias de cálculo” são aquelas apresentadas pela Concessionária junto à Notificação de Compensação de Evasão, conforme previsto na Cláusula 5.2.3.1 do Anexo 10. Nosso entendimento está correto?

**RESPOSTA:** Em relação à primeira parte do questionamento, o item 5.1 é o referenciado pelos itens 5.2 e 5.2.1. Quanto à segunda parte, o entendimento está parcialmente correto, considerando que a AGEMS poderá avaliar a manifestação constante do item 4.5, bem como qualquer outro documento correlato, como os previstos nos itens 4.2 e 4.4, com o objetivo de validar o montante devido à Concessionária a título de Compensação de Evasão.

No que se refere à Memória de Cálculo, o entendimento está correto, sendo o cálculo descrito no item 5.2.3.1

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

Os subitens do item 6.1 do Anexo 11 estabelecem 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 360º 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 DAI já incluídas no quantitar*

*(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:** 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 28:** 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. Serão considerados seis postos de pesagem, distribuídos nos dois sentidos da via, independentemente do número de pistas. O quantitativo de oito unidades, conforme especificado no item 8.2 do Anexo 2 do Contrato (Anexo B), está adequado, levando em conta a necessidade de instalação de unidades adicionais nas vias com pista dupla.

**QUESTIONAMENTO 29:** 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. 9), 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 não está correto. O perímetro urbano de Três Lagoas é parte integrante do Sistema Rodoviário até o momento da operacionalização do contorno.

**QUESTIONAMENTO 30:** 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 (págs. 40 e 41) 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 23.1.3 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 31:** 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. 41) 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 32:** 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 “mobília” 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 BR262, 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 33:** 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 áreas de estacionamento, 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 PER. Ademais, ressalta-se que o valor desses itens já está contemplado nas projeções de CAPEX dos Estudos de Viabilidade do Projeto.

**QUESTIONAMENTO 34:** Anexo 2 do Contrato de Concessão – item 3.2.3.2 (Obras de Ampliação de Capacidade)

O item 3.2.3.2 do Anexo 2 do Contrato prevê que a Concessionária “é obrigada, ainda, a manter o nível de serviço, estipulado nos parâmetros técnicos deste PER, em todas as rodovias objeto da concessão e durante todo o período da concessão”.

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

A tabela 3-13 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:

- (i) a rodovia iniciará sua operação apenas após 09 meses;
- (ii) o CCO visa acompanhar a operação;
- (iii) a exigência de construir um CCO provisório dentro do prazo estabelecido levará os licitantes a incluir o custo dessa construção em suas propostas, o que, por sua vez, resultará no repasse desse valor para a tarifa, onerando o usuário;

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 36:** 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. 73) 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?

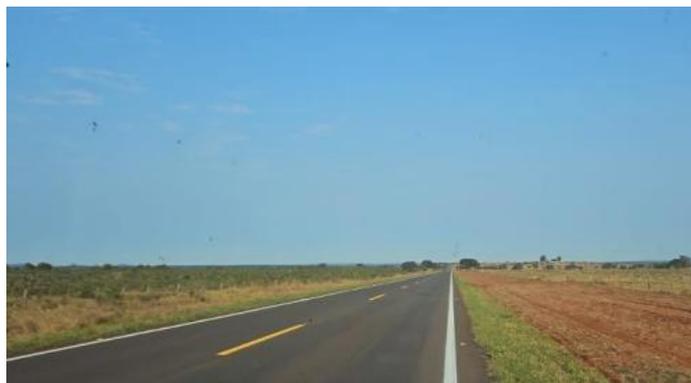
**RESPOSTA:** O entendimento não está correto. O item 3.4.4.5 (vi) está descrito como: “disponibilização à fiscalização da AGESUL de todas as imagens captadas e dados processados” e o prazo de implantação está descrito como: “Prazo para implantação: 03 meses após a não objeção dos estudos de localização pela AGEMS, conforme prazos contratuais”.

**QUESTIONAMENTO 37:** 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:

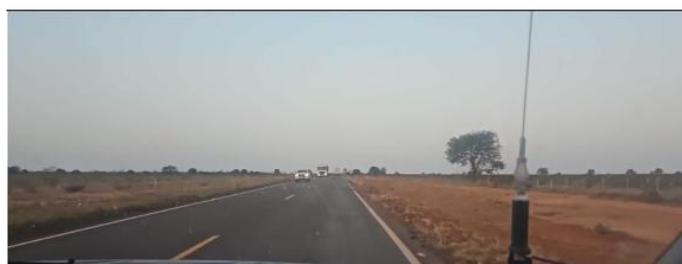
- (i) O hospital mais próximo aos locais indicados está situado em Campo Grande;
- (ii) Não há ponto de apoio em tal rodovia (restaurantes, borracharias, postos de gasolina);
- (iii) Não existem cidades próximas aos locais indicados, o que implicará em dificuldades para contratação de funcionários para 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 38:** Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 8.1.8 Edificações Operacionais

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 SAU 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 39:** 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 40:** 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 41:** Minuta do Edital - Republicada: 12.5. A Garantia da Proposta, prestada em qualquer das modalidades previstas neste Edital, deverá ser incondicional e não poderá conter cláusula excludente de responsabilidades contraídas pela Proponente ou pelos emitentes das garantias, relativamente à participação da Proponente nesta Licitação.

Como se vê, o Poder Concedente exige que a Garantia da Proposta seja incondicional, contudo, 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, requer seja confirmado que o seguro-garantia não é incondicional, pois conta com cláusula de riscos excluídos e regulação de sinistro.

**RESPOSTA:** Esclarecemos que os riscos excluídos são aqueles expressamente previstos em lei, no regulamento da SUSEP ou no item 12.5.1 do Edital.

**QUESTIONAMENTO 42:** Minuta do Edital - Republicada: 18.2.5. Comprovação de que prestou a Garantia de Execução do Contrato no valor de R\$ 150.000.000,00 (cento e cinquenta milhões de reais), nos termos do Contrato de Concessão, observados os seguintes termos: i. A Garantia de Execução do Contrato deverá prever como beneficiária a SEILOG, sendo prestada em qualquer das formas previstas na Lei e no Contrato; ii. A Garantia de Execução do Contrato apresentada não poderá conter qualquer tipo de ressalva ou condições que possam dificultar ou impedir sua execução ou que possam deixar dúvidas quanto à firmeza da garantia oferecida;

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:** Esclarecemos que os riscos excluídos são aqueles expressamente previstos em lei, no regulamento da SUSEP ou no item 12.5.1 do Edital.

**QUESTIONAMENTO 43:** Minuta de Contrato - Republicada: 10.6. Sem prejuízo das demais hipóteses previstas no Contrato e na regulamentação vigente, a Garantia de Execução do Contrato poderá ser utilizada nos seguintes casos: 10.6.4. A Concessionária não efetuar, no prazo devido, o pagamento da verba à AGEMS, da verba destinada à Polícia Militar Rodoviária, da Polícia Rodoviária Federal, do RDT, do encargo destinado ao EPE e da Outorga Variável conforme previsto no Contrato, bem como de quaisquer indenizações ou outras obrigações pecuniárias de responsabilidade da Concessionária, relacionadas à Concessão.

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 quaisquer indenizações desde que incluído no conceito de sobrecusto/custo adicional, multa, bens reversíveis e outorga, conforme especificado na apólice.

**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 44:** Minuta do Contrato - Republicada: 30.6. As receitas obtidas durante o período da intervenção serão utilizadas para a cobertura dos investimentos, custos e despesas necessários para restabelecer o normal funcionamento do Sistema Rodoviário. 30.7. Se, eventualmente, as receitas não forem suficientes para cobrir o valor dos investimentos, dos custos e das despesas decorrentes da Concessão incorridas durante o período de intervenção, a AGEMS poderá: 30.7.1. Se valer da Garantia de Execução do Contrato para cobri-las, integral ou parcialmente; e/ou 30.7.2. Descontar, da eventual remuneração futura a ser recebida pela Concessionária, o valor dos investimentos, dos custos e das despesas em que incorreu.

No item em destaque, 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.

A disposição de pagamento direto das receitas foge do escopo do Seguro Garantia, já que o Poder Concedente possibilita de acionamento da garantia para “injetar investimentos” no Contrato, com a Seguradora financiando a obrigação do Tomador. Contudo, é possível o acionamento da garantia caso o Poder Concedente aplique multa em desfavor do Tomador por inadimplemento contratual.

Assim sendo, é correto afirmar que, em caso de INTERVENÇÃO, o Poder Concedente somente poderá acionar a garantia para receber multas aplicadas à Concessionária em razão deste fato?

**RESPOSTA:** O entendimento não está correto. 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.

**QUESTIONAMENTO 45:** Anexo III, Tabela V, Item 1

Caso a licitante individual seja um fundo de investimento, está correto o entendimento de que o Item 1, da Tabela V, do Anexo III deve ser atendido mediante apresentação da referida certidão negativa de falência em nome do gestor e do administrador do fundo?

**RESPOSTA:** O entendimento está correto.

**QUESTIONAMENTO 46:** Anexo III, Tabela V, Item 2

Está correto o entendimento de que a “a boa situação financeira da empresa” a que se refere o Item 2, da Tabela V, do Anexo III não dependerá de comprovação de qualquer índice ou valor mínimo de patrimônio líquido pelo proponente?

**RESPOSTA:** O entendimento está correto.

**QUESTIONAMENTO 47:** Anexo III, Tabela V, Item 2

Caso a licitante individual seja um fundo de investimento, está correto o entendimento de que, para qualificação econômico-financeira, os documentos mencionados no Item 2, da Tabela V, do Anexo III poderão ser substituídos pela comprovação de compromissos de investimento firmados após o encaminhamento à Comissão de Valores Mobiliários do último Informe Trimestral.

**RESPOSTA:** O entendimento não está correto. Ainda que a licitante seja um fundo de investimento, deverá apresentar os documentos constantes no item 2, Tabela V, para atendimento da qualificação econômico-financeira.

**QUESTIONAMENTO 48:** Anexo III, Item 11, Tabela VI

Caso a licitante seja um fundo de investimento, está correto o entendimento de que os documentos de comprovação de regularidade fiscal e trabalhista mencionados na Tabela VI do Anexo III deverão ser apresentados apenas pelo administrador do fundo proponente?

**RESPOSTA:** O entendimento está correto.

**QUESTIONAMENTO 49:** Anexo III, Tabela VIII, Itens 1, 2, 3, 4 e 5 e Anexo III, Item 1

Caso a licitante seja um fundo de investimento, favor confirmar se está correto o entendimento de que a Declaração de Elaboração Independente de Proposta, de Atendimento ao artigo 7º, inciso XXXIII, da Constituição Federal, de inexistência de processo falimentar, recuperação judicial, extrajudicial ou regime de insolvência, de ausência de impedimento para participação da licitação e de capacidade financeira (Modelo I.d), bem como a Carta de Apresentação da Documentação de Habilitação e de Declaração de Possibilidade de Participação (Modelo I.c), devem ser apresentadas pelo próprio fundo proponente, não sendo exigida a apresentação em nome de seu gestor e de seu administrador.

**RESPOSTA:** O entendimento não está correto. Os documentos referenciados deverão ser apresentados em nome do gestor e do administrador do fundo.

**QUESTIONAMENTO 50:** Anexo III, Tabela VIII, Item 6

Caso a licitante seja um fundo de investimento, favor confirmar se está correto o entendimento de que a Declaração Formal Acerca do Atendimento aos Critérios de Desempate nos termos do artigo 60, §1º, da Lei Federal nº 14.133/2021 (Modelo I.g), deve ser preenchida conforme a situação do fundo proponente em relação aos critérios estabelecidos.

**RESPOSTA:** O entendimento está correto.

**QUESTIONAMENTO 51:** Contrato de Concessão, Cláusula 27

Está correto o entendimento de que eventual alteração de controle societário da Concessionária poderá ser requerida ao Poder Concedente a qualquer momento a partir da assinatura do Contrato de Concessão?

**RESPOSTA:** O entendimento está correto.

**QUESTIONAMENTO 52:** Contrato de Concessão, Cláusula 27

Está correto o entendimento de que eventual alteração de controle societário da Concessionária estará sujeita tão somente à demonstração, pelo pretense novo controlador, do cumprimento dos requisitos de qualificação previstos no Edital?

**RESPOSTA:** O entendimento está parcialmente correto. O pretense novo controlador deverá atender aos requisitos de qualificação previstos no Edital, bem como a eventuais exigências estabelecidas na legislação aplicável, incluindo, mas não se limitando, na Lei Federal n.º 14.133/2021 e na Lei Federal n.º 8.987/1995.

**QUESTIONAMENTO 53:** 12.5. A Garantia da Proposta, prestada em qualquer das modalidades previstas neste Edital, deverá ser incondicional e não poderá conter cláusula excludente de responsabilidades contraídas pela Proponente ou pelos emitentes das garantias, relativamente à participação da Proponente nesta Licitação.

Como se vê, o Poder Concedente exige que a Garantia da Proposta seja incondicional, contudo, 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, requer seja confirmado que o seguro-garantia não é incondicional, pois conta com cláusula de riscos excluídos e regulação de sinistro.

**RESPOSTA:** Esclarecemos que os riscos excluídos são aqueles expressamente previstos em lei, no regulamento da SUSEP ou no item 12.5.1 do Edital.

**QUESTIONAMENTO 54:** 18.2.5. Comprovação de que prestou a Garantia de Execução do Contrato no valor de R\$ 150.000.000,00 (cento e cinquenta milhões de reais), nos termos do Contrato de Concessão, observados os seguintes termos:

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

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:** Esclarecemos que os riscos excluídos são aqueles expressamente previstos em lei, no regulamento da SUSEP ou no item 12.5.1 do Edital.

**QUESTIONAMENTO 55:** 10.6. Sem prejuízo das demais hipóteses previstas no Contrato e na regulamentação vigente, a Garantia de Execução do Contrato poderá ser utilizada nos seguintes casos:

10.6.4. A Concessionária não efetuar, no prazo devido, o pagamento da verba à AGEMS, da verba destinada à Polícia Militar Rodoviária, da Polícia Rodoviária Federal, do RDT, do encargo destinado ao EPE e da Outorga Variável conforme previsto no Contrato, bem como de quaisquer indenizações ou outras obrigações pecuniárias de responsabilidade da Concessionária, relacionadas à Concessão.

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 devidas 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 quaisquer indenizações desde que incluído no conceito de sobrecurso/custo adicional, multa, bens reversíveis e outorga, conforme especificado na apólice.

**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 56:** 30.6. As receitas obtidas durante o período da intervenção serão utilizadas para a cobertura dos investimentos, custos e despesas necessários para restabelecer o normal funcionamento do Sistema Rodoviário.

30.7. Se, eventualmente, as receitas não forem suficientes para cobrir o valor dos investimentos, dos custos e das despesas decorrentes da Concessão incorridas durante o período de intervenção, a AGEMS poderá:

30.7.1. Se valer da Garantia de Execução do Contrato para cobri-las, integral ou parcialmente; e/ou

30.7.2. Descontar, da eventual remuneração futura a ser recebida pela Concessionária, o valor dos investimentos, dos custos e das despesas em que incorreu.

No item em destaque, 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.

A disposição de pagamento direto das receitas foge do escopo do Seguro Garantia, já que o Poder Concedente possibilita de acionamento da garantia para “injetar investimentos” no Contrato, com a Seguradora financiando a obrigação do Tomador. Contudo, é possível o acionamento da garantia caso o Poder Concedente aplique multa em desfavor do Tomador por inadimplemento contratual.

Assim sendo, é correto afirmar que, em caso de INTERVENÇÃO, o Poder Concedente somente poderá acionar a garantia para receber multas aplicadas à Concessionária em razão deste fato?

**RESPOSTA:** O entendimento não está correto. 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.