

## 4ª 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.

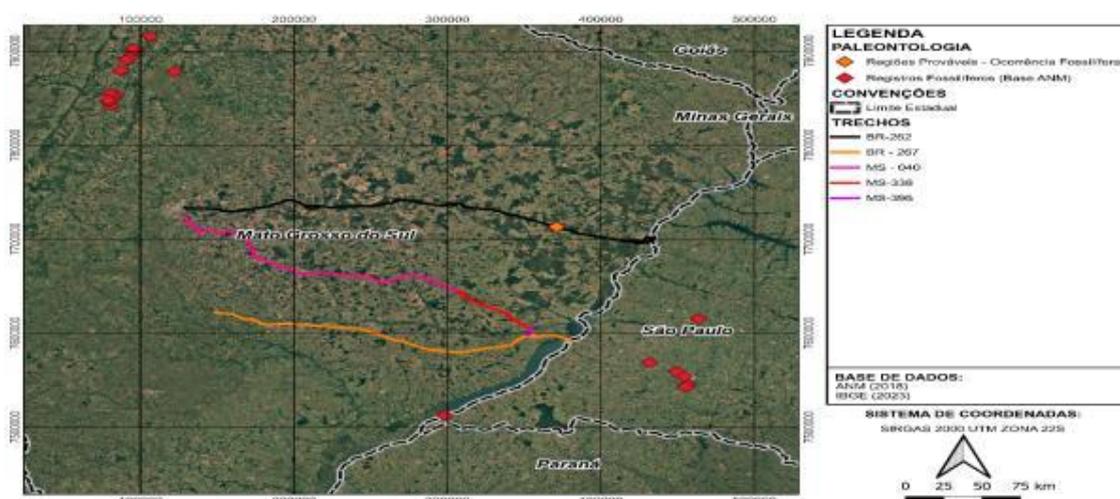
**PROCESSO:** 79.011.598/2024

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 3.1.1 (Estudo Socioambiental)

Em relação ao registro fossilífero da região, na Rota da Celulose não há registros de fósseis de acordo com a base da Agência Nacional de Mineração (ANM-2018), entretanto, a região possui um alto potencial fossilífero. A Figura 1 apresenta as localidades fossilíferas reconhecidas no entorno da Rota da Celulose, além de indicar uma região provável de ocorrência na Rodovia BR-262 entre os KMs 68 a 72.

Figura 1 – Registros fossilíferos



Embora não identifiquemos no Estudo Socioambiental do Edital as informações paleontológicas, o órgão possui informações ou estudos em andamento sobre a existência de potencial fossilífero da região e entre os Kms 68 a 72? É necessário contemplarmos no orçamento os estudos paleontológicos não previstos no edital?

**RESPOSTA:** Os documentos disponíveis foram publicados junto ao Edital de Licitações e podem ser acessados pelo link: <https://www.epe.segov.ms.gov.br/concorrencia-001-2024-rodovias-estaduais-ms-040-ms-338-e-ms-395-e-trechos-das-rodovias-federais-br-262-e-br-267-revisado/>. A obtenção de informações adicionais que as interessadas considerem necessárias para a elaboração das propostas deverá ser feita junto aos órgãos competentes.

Rememora-se que os estudos que subsidiaram a presente licitação foram embasados em pesquisas de campo e adotaram as melhores práticas para definição dos custos relacionados à execução da concessão. Sem prejuízo, nos termos do item 2.1.4 do Edital, as informações, pesquisas, investigações, planilhas, estudos, levantamentos, projetos e demais documentos ou dados, relacionados ao objeto licitado, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de referência da Concessão, não apresentando qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Licitantes ou perante a futura SPE, cabendo a cada interessado examinar todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, bem como pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, para fins de elaboração de suas Propostas Econômicas Escritas.

#### **QUESTIONAMENTO 2:** Item 3.1.3 (Estudo Socioambiental)

Em relação aos assentamentos reconhecidos pelo Incra, segundo o INCRA (2020), o assentamento de reforma agrária é um conjunto de unidades agrícolas que são instaladas pelo próprio instituto em um imóvel rural. Há um conjunto de cerca de 70 ocupações de “sem terras” na rodovia BR-267, entres os km 223 ao 224, próximo a localidade chamada de Vila Zuzu (Figura 2).

Figura 2 – BR 267 – Ocupações de sem terras do KM 223 ao 224 – Lado Crescente – Próximo da Vila Zuzu



Sobre a ocupação dessas aproximadamente 70 famílias de sem-terra utilizando a faixa de domínio da via do km 223 ao 224 (lado Crescente), o órgão possui:

- Registros formais dessa ocupação nos cadastros da AGESUL?
- Existem tratativas administrativas em andamento para a desocupação da área?
- Quais ações sociais ou medidas estão sendo adotadas em relação a essas famílias?

- Quais obrigações, acordos ou compromissos o órgão possui com os ocupantes?

**RESPOSTA:** Os documentos disponíveis foram publicados junto ao Edital de Licitações e podem ser acessados pelo link: <https://www.epe.segov.ms.gov.br/concorrencia-001-2024-rodovias-estaduais-ms-040-ms-338-e-ms-395-e-trechos-das-rodovias-federais-br-262-e-br-267-revisado/>. A obtenção das licenças, permissões, autorizações e demais documentos necessários à sua atuação será de responsabilidade da futura Concessionária, nos termos do Contrato de Concessão.

Eventuais ocupações irregulares na faixa de domínio e sua desocupação deverão observar o disposto na cláusula 7.2 do Contrato de Concessão.

### **QUESTIONAMENTO 3:** Item 3.1 (Estudo Socioambiental)

Verificamos que às dimensões da faixa de domínio da BR 262, estabelecidas no Estudo Socioambiental do Edital, considerou 70 metros (35 metros de cada lado do eixo central da pista) de maneira uniforme para todo o trecho da rodovia.

Em campo, verificamos que as medidas das faixas de domínio da rodovia BR-262/MS apresentam diferenças em relação ao Estudo Socioambiental. Identificamos que existem trechos que as cercas da faixa de domínio com lindeiros estão a 15 metros do eixo de um único lado por exemplo.

As variações da faixa de domínio impactam diretamente nos processos de desapropriação, podendo gerar implicações jurídicas, sociais e financeiras significativas. Assim, é fundamental obter um posicionamento claro sobre o critério oficial a ser seguido para a faixa de domínio.

Também obtivemos informação do DNIT que nas áreas urbanas e interseções a faixa de domínio é variável. Diante dessas inconsistências com as informações do Estudo Socioambiental, qual a medida deve ser adotada como referência oficial para a definição e regularização das faixas de domínio de todo o trecho da BR-262?

**RESPOSTA:** Nos termos do item 2.1.4 do Edital, as informações, pesquisas, investigações, planilhas, estudos, levantamentos, projetos e demais documentos ou dados, relacionados ao objeto licitado, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de referência da Concessão, não apresentando qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Licitantes ou perante a futura SPE, cabendo a cada interessado examinar todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, bem como pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, para fins de elaboração de suas Propostas Econômicas Escritas.

Sem prejuízo do esclarecimento acima, destaca-se que, nos termos da Cláusula 7.1.4 do Contrato de Concessão, na hipótese de os valores excederem ou ficarem aquém do previsto na Cláusula 7.1.3, será realizada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, por meio do Fluxo de Caixa Marginal.

**QUESTIONAMENTO 4:** Item 3.6.2 (Estudo Socioambiental) Relação com controle ambiental de queimadas.

Qual a necessidade de construção de aceiros na faixa de domínio para prevenção de incêndios e conservação de cercas e alambrados? Além disso, há necessidade de manutenção periódica desses aceiros? Se sim, com qual frequência essa manutenção deve ser realizada e qual método construtivo a ser adotado?

**RESPOSTA:** As obrigações relacionadas à manutenção da faixa de domínio, estão descritas no item 3 e seguintes do PER, cabendo à Concessionária observá-las conforme as diretrizes contratuais.

**QUESTIONAMENTO 5:** Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER – Item 3.1.2.

De acordo com o Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER, do presente Edital, a fase de Trabalhos Iniciais tem como escopo os serviços iniciais de reabilitação da Sinalização e dos Elementos de Proteção e Segurança existentes de forma a permitir a trafegabilidade com segurança, e apresenta como parâmetros de desempenho alguns procedimentos como:

“[...] Recomposição de toda a sinalização vertical e aérea existente, com recuperação e substituição dos dispositivos danificados ou removidos, de modo que toda a sinalização vertical e aérea existente esteja em boas condições e em perfeito atendimento às normas, especificações técnicas e manuais da ABNT, DNIT, CTB e resoluções do CONTRAN.”

“Substituição das placas de sinalização vertical e aérea existentes que não atendam ao índice residual mínimo de retrorefletância especificado nas normas, DNIT 101/2009-ES e NBR 14891, NBR 14.644, NBR 15.426, da ABNT, e suas alterações.”

“Adição, se necessário, de dispositivos de sinalização vertical e aérea, de modo tal que as placas de sinalização de regulamentação e advertência atendam, as normas aplicáveis para projeto de sinalização especialmente o Manual de Sinalização do DNIT, com a não objeção da AGEMS.”

“Complementação dos marcos quilométricos, de maneira a se atingir, no mínimo, a quantidade de 01 (um) marco quilométrico por quilômetro de rodovia em pista simples (instalados em sentidos alternados) e 02 (dois) marcos quilométricos por quilômetro de rodovia em pista dupla (instalados a cada quilômetro em cada sentido).”

“Implantação, caso necessário, de defensas e barreiras, adicionais às existentes, em locais de alto risco de acidente, priorizando curvas acentuadas e trechos sinuosos.”

“Fixação de balizadores retrorefletivos em todas as defensas e barreiras, espaçados de acordo com as normas vigentes do DNIT. [...]”

No entanto, ao observar o Capex para a fase de Trabalhos Iniciais não foram identificados alguns serviços necessários para atendimentos dos parâmetros listados acima, conforme exemplificado a seguir.

- O serviço de fornecimento e instalação de suporte para placas de sinalização, necessários para a recomposição, substituição e implantação da sinalização vertical, não foi identificado;

- Não foram incluídos serviços para a adição de placas de sinalização de regulamentação e advertência, conforme os normativos vigentes. Destaca-se que o fornecimento e instalação de placas de regulamentação com diâmetro de 0,60 m, indicado no Capex, não atende às dimensões mínimas exigidas para a sinalização vertical de regulamentação em rodovias rurais;
- O serviço de implantação de marcos quilométricos não foi identificado;
- Não foram encontrados serviços de implantação e/ou substituição de terminais para defensas e barreiras de concreto;
- O serviço de instalação de defensas metálicas não foi localizado; e
- Os serviços de fornecimento e instalação de balizadores retrorrefletivos não foram apresentados.

Portanto, solicita-se esclarecimentos sobre a incompatibilidade entre os procedimentos exigidos e os serviços orçados para Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança. A seguir são apontados os esclarecimentos necessários.

Esclarecimento 1. A implantação e/ou substituição de suportes não será realizada na etapa de Trabalhos iniciais?

Esclarecimento 2. Na etapa de Trabalhos iniciais, não serão compreendidos os serviços de recomposição e substituição da sinalização vertical?

Esclarecimento 3. A reposição dos marcos quilométricos não será contemplada na etapa de Trabalhos Iniciais?

Esclarecimento 4. Na fase de Trabalhos Iniciais, os terminais para defensas e barreiras não serão substituídos e/ou implantados, conforme solicitado pelo PER?

Esclarecimento 5. Os serviços de implantação de defensas e barreiras, adicionais às existentes, em locais de alto risco de acidente, priorizando curvas acentuadas e trechos sinuosos não serão feitos na fase de Trabalhos Iniciais?

Esclarecimento 6. Os serviços de fixação de balizadores retrorrefletivos em todas as defensas e barreiras não serão executados na fase de Trabalhos Iniciais?

**RESPOSTA:** Os serviços de Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança estão no item 3.1.2. do PER e deverão ser observadas as fases de execução conforme descrito. Deverão ser observadas as diretrizes constantes do PER. Os estudos que subsidiaram a presente licitação foram previamente submetidos à consulta pública, a sondagens de mercado e a eventos de *roadshow*, etapas que constituíram os momentos próprios e adequados para a apresentação de sugestões, contribuições e eventuais propostas de alteração aos documentos e premissas da modelagem. Não cabe, portanto, a proposição de mudanças no âmbito do Edital, que reflete o resultado consolidado desse processo de participação pública e interação com o mercado.

Adicionalmente, os referidos estudos foram embasados em pesquisas de campo e adotaram as melhores práticas para definição dos custos relacionados à execução da concessão. Sem prejuízo, nos termos do item 2.1.4 do Edital, as informações, pesquisas, investigações, planilhas, estudos, levantamentos, projetos e demais documentos ou dados, relacionados ao objeto licitado, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de referência da Concessão, não apresentando qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder

Concedente perante as Licitantes ou perante a futura SPE, cabendo a cada interessado examinar todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, bem como realizar a análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, para fins de elaboração de suas Propostas Econômicas Escritas.

**QUESTIONAMENTO 6:** Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER – Item 3.1.2.

De acordo com o Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER, do presente Edital, a fase de Recuperação tem como finalidade reestabelecer níveis de serventia e de capacidade estrutural mínimos da Sinalização e dos Elementos de Proteção e Segurança de forma a permitir a trafegabilidade com segurança, e apresenta como parâmetros de desempenho alguns procedimentos como:

“[...] A concessionária, antecedendo o início da fase de Recuperação das rodovias, deverá elaborar e apresentar à AGEMS, em tempo hábil para a sua devida análise e não objeção, projeto de sinalização, horizontal, vertical e aérea, bem como dos demais dispositivos de proteção e segurança pertinentes, que, obrigatoriamente, deverá levar em conta todas as intervenções a serem realizadas no pavimento, bem como a execução das 26 obras de melhorias e/ou ampliação de capacidade, programadas para o período da Fase de Recuperação.”

“Na elaboração dos projetos de sinalização horizontal, vertical e elementos de proteção e segurança deverão ser obedecidas as normas, especificações técnicas e manuais da ABNT, DNIT, CTB e resoluções do CONTRAN vigentes, em especial as especificações DNIT 100/2018-ES e DNIT 101/2009-ES, o “Manual de Sinalização Rodoviária” do DNIT e as normas da ABNT, NBR 14.891, NBR 14.644, NBR 15.426 NBR 15.405, NBR 16.410, NBR 14.636, NBR 15.766 e NBR 15.576. [...]”

No entanto, ao observar o Capex para a fase de Recuperação não foram identificados alguns serviços necessários para atendimentos dos parâmetros listados acima. Além disso, destaca-se apenas foram contemplados os serviços para execução das obras de melhorias e/ou ampliação de capacidade, para os demais trechos não foram apontados os serviços da fase de recuperação da Sinalização e dos Elementos de Proteção e Segurança.

A seguir são apontados os esclarecimentos.

Esclarecimento 1. Na fase de Recuperação, não serão contemplados os serviços para recuperação da Sinalização e dos Elementos de Proteção e Segurança, além dos serviços indicados nos projetos de Ampliação da Capacidade?

**RESPOSTA:** Conforme determina o PER, a futura Concessionária deverá executar a recuperação da Sinalização e dos Elementos de Proteção e Segurança na fase de Recuperação, observadas as normas e diretrizes emitidas pelo DNIT. Os estudos que subsidiaram a presente licitação foram previamente submetidos à consulta pública, a sondagens de mercado e a eventos de *roadshow*, etapas que constituíram os momentos próprios e adequados para a apresentação de sugestões, contribuições e eventuais propostas de alteração aos documentos e premissas da modelagem. Não

cabe, portanto, a proposição de mudanças no âmbito do Edital, que reflete o resultado consolidado desse processo de participação pública e interação com o mercado.

Adicionalmente, os referidos estudos foram embasados em pesquisas de campo e adotaram as melhores práticas para definição dos custos relacionados à execução da concessão. Sem prejuízo, nos termos do item 2.1.4 do Edital, as informações, pesquisas, investigações, planilhas, estudos, levantamentos, projetos e demais documentos ou dados, relacionados ao objeto licitado, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de referência da Concessão, não apresentando qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Licitantes ou perante a futura SPE, cabendo a cada interessado examinar todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, bem como realizar a análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, para fins de elaboração de suas Propostas Econômicas Escritas.

**QUESTIONAMENTO 7:** Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER – Item 3.1.2., 3.2. e 3.3.3.

Avaliando os serviços apontados para Trabalhos Iniciais, Recuperação, Ampliação da Capacidade e Conservação, observou-se que não foram apontados a implantação e/ou substituição dos terminais das defensas metálicas e barreiras de concreto, serviços necessários para atender aos normativos vigentes, assim como, os procedimentos de adequação apontados pelo Edital. Destaca-se também a respeito da implantação e substituição dos balizadores retrorrefletivos em todas barreiras e defensas, solicitado pelo Edital, não foram apresentados nas planilhas orçamentárias.

Abaixo são apontados os esclarecimentos.

Esclarecimento 1. Na fase de Trabalhos Iniciais, Recuperação, Ampliação da Capacidade e Conservação, os terminais para defensas e barreiras não serão substituídos e/ou implantados, conforme solicitado pelo PER?

Esclarecimento 2. Os serviços de fixação de balizadores retrorrefletivos em todas as defensas e barreiras não serão executados nas fases de Trabalhos Iniciais, Recuperação, Ampliação da Capacidade e Conservação?

**RESPOSTA:** Deverão ser observadas as diretrizes constantes do PER. Os estudos que subsidiaram a presente licitação foram previamente submetidos à consulta pública, a sondagens de mercado e a eventos de *roadshow*, etapas que constituíram os momentos próprios e adequados para a apresentação de sugestões, contribuições e eventuais propostas de alteração aos documentos e premissas da modelagem. Não cabe, portanto, a proposição de mudanças no âmbito do Edital, que reflete o resultado consolidado desse processo de participação pública e interação com o mercado.

Adicionalmente, os referidos estudos foram embasados em pesquisas de campo e adotaram as melhores práticas para definição dos custos relacionados à execução da concessão. Sem prejuízo, nos termos do item 2.1.4 do Edital, as informações, pesquisas, investigações, planilhas, estudos, levantamentos, projetos e demais documentos ou dados, relacionados ao objeto licitado, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de referência da Concessão, não apresentando qualquer caráter

vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Licitantes ou perante a futura SPE, cabendo a cada interessado examinar todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, bem como realizar a análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, para fins de elaboração de suas Propostas Econômicas Escritas.

**QUESTIONAMENTO 8:** Itens 3.2.2 e 8.1.6.

Dentre as estruturas de obras de Artes Especiais - OAE previstas, no Edital cita-se:

"[...] Readequação da Duplicação - BR 262 - Implantação de OAE" a implantação de Mergulhão - KM 327,700. [...]"

Esclarecimento 1. Considerando que se trata de Readequação, existe alguma estrutura, referência ou projeto técnico existente com a previsão dos serviços?

**RESPOSTA:** Os documentos disponíveis foram publicados junto ao Edital de Licitações e podem ser acessados pelo link: <https://www.epe.segov.ms.gov.br/concorrencia-001-2024-rodovias-estaduais-ms-040-ms-338-e-ms-395-e-trechos-das-rodovias-federais-br-262-e-br-267-revisado/>.

**QUESTIONAMENTO 9:** Item 3.1.3.

Na etapa de trabalhos iniciais, há previsão de:

"[...] Reparos e recuperação, mantendo-se suas características originais, de todos os guardas-corpos, guarda-rodas e passeios das OAE's, com demolição e substituição, total ou parcial, dos que não tiverem possibilidade de recuperação. [...]"

Esclarecimento 1. Desta forma, entende-se que os guarda-rodas previstos na BR-262 estão em padrão antigo do DNIT, conforme Norma DNIT 088/2006 - ES - Dispositivo de segurança lateral: Guarda-rodas, guarda-corpos e barreiras - Especificação de serviços. Na compreensão inicial dada, será realizado reparo/substituição de guarda corpo/guarda roda mantendo o mesmo padrão anterior de guarda roda. Está correto este entendimento?

**RESPOSTA:** Na fase de trabalhos iniciais, em caso de recuperação, deverão ser mantidas as características originais dos guarda-rodas existentes. No entanto, nos casos em que for necessária a demolição e substituição total ou parcial, deverão ser observadas as normas técnicas vigentes.

**QUESTIONAMENTO 10:** Item 3.1.7.

Na etapa de Trabalhos iniciais, item 3.1.7:

"[...] Edificações e instalações operacionais, há previsão de "Recuperação, reforma e/ou ampliação de 6 (seis) postos da Polícia Rodoviária Federal localizados na Rodovias BR-262 e BR-267, mantendo-se suas características básicas e, dentro do possível, adequando-o ao padrão de qualidade e funcionalidade das edificações operacionais da Polícia Rodoviária Federal."

Esclarecimento 1. Não houve identificação no projeto básico a ser considerado o padrão de qualidade e funcionalidade das edificações operacionais da Polícia Rodoviária Federal (PRF). Desta forma, solicita-se esclarecimento sobre qual projeto a ser considerado para fins de Recuperação, reforma e/ou ampliação dos 6 postos da PRF.

**RESPOSTA:** Os documentos disponíveis foram publicados junto ao Edital de Licitações e podem ser acessados pelo link: <https://www.epe.segov.ms.gov.br/concorrencia-001-2024-rodovias-estaduais-ms-040-ms-338-e-ms-395-e-trechos-das-rodovias-federais-br-262-e-br-267-revisado/>. A obtenção de informações adicionais que as interessadas considerem necessárias para a elaboração das propostas deverá ser feita junto aos órgãos competentes.

#### **QUESTIONAMENTO 11:** Item 3.1.7.

Na etapa de Trabalhos iniciais, item 3.1.7 - Edificações e instalações operacionais, há previsão:

"[...] Ampliação da UOP's da Polícia Rodoviária Federal localizada no município de Nova Alvorada do Sul para abrigar a Delegacia Regional. [...]"

Esclarecimento 1. Não houve identificação no projeto básico a ser considerado para a ampliação da UOP's da Polícia Rodoviária Federal. Desta forma, solicita-se esclarecimento sobre qual projeto a ser considerado para fins de Ampliação da UOP's da Polícia Rodoviária Federal localizada no município de Nova Alvorada do Sul.

**RESPOSTA:** Os documentos disponíveis foram publicados junto ao Edital de Licitações e podem ser acessados pelo link: <https://www.epe.segov.ms.gov.br/concorrencia-001-2024-rodovias-estaduais-ms-040-ms-338-e-ms-395-e-trechos-das-rodovias-federais-br-262-e-br-267-revisado/>. A obtenção de informações adicionais que as interessadas considerem necessárias para a elaboração das propostas deverá ser feita junto aos órgãos competentes.

#### **QUESTIONAMENTO 12:** Item 3.1.7.

Na etapa de Trabalhos iniciais, item 3.1.7 - Edificações e instalações operacionais, há previsão:

"Construção de 03 (três) novos Pontos de Parada e Descanso (PPD) sendo uma em cada rodovia MS-040, BR-262 e BR-267, incluindo área de estacionamento dos veículos comerciais, com o mesmo padrão de qualidade e funcionalidade das edificações operacionais da concessionária."

Esclarecimento 1. Não houve identificação do anteprojeto a ser considerado dentro do padrão de qualidade e funcionalidade das edificações operacionais da concessionária. Desta forma, solicita-se esclarecimento detalhado sobre os itens a serem considerados bem como o quantitativo de cada uma dessas unidades. Exemplo: X vagas de veículos comerciais, Y unidade de descanso, Z unidades de BWC masculino etc.

Esclarecimento 2. Devido à falta de tais informações, podemos entender que a proponente deverá propor tais dimensionamentos?

**RESPOSTA:** Os documentos disponíveis foram publicados junto ao Edital de Licitações e podem ser acessados pelo link: <https://www.epe.segov.ms.gov.br/concorrencia-001-2024-rodovias-estaduais-ms-040-ms-338-e-ms-395-e-trechos-das-rodovias-federais-br-262-e-br-267-revisado/>. Ademais, observados os termos do Contrato de Concessão, os projetos vinculados à concessão deverão ser elaborados pela futura Concessionária e encaminhados para aprovação da AGEMS.

**QUESTIONAMENTO 13:** Item 3.1.3.

Considerando que os sistemas estruturais das OAE's da BR-262 são em sua grande maioria do tipo isostático e apenas a ponte sobre o Rio Paraná possui um sistema estrutural complexo em balanços sucessivos.

Esclarecimento 1. Solicita-se esclarecimento detalhado de como dois sistemas bem distintos foram considerados com os mesmos preços unitários por metro no CAPEX de R\$ 2.874,90.

**RESPOSTA:** Os estudos que subsidiaram a presente licitação foram previamente submetidos à consulta pública, a sondagens de mercado e a eventos de *roadshow*, etapas que constituíram os momentos próprios e adequados para a apresentação de sugestões, contribuições e eventuais propostas de alteração aos documentos e premissas da modelagem. Não cabe, portanto, a proposição de mudanças no âmbito do Edital, que reflete o resultado consolidado desse processo de participação pública e interação com o mercado.

Adicionalmente, os referidos estudos foram embasados em pesquisas de campo e adotaram as melhores práticas para definição dos custos relacionados à execução da concessão. Sem prejuízo, nos termos do item 2.1.4 do Edital, as informações, pesquisas, investigações, planilhas, estudos, levantamentos, projetos e demais documentos ou dados, relacionados ao objeto licitado, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de referência da Concessão, não apresentando qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Licitantes ou perante a futura SPE, cabendo a cada interessado examinar todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, bem como realizar a análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, para fins de elaboração de suas Propostas Econômicas Escritas.

**QUESTIONAMENTO 14:** Capex - Ciclo 02 - REV 01 Item: 3.1.3.

No material disponibilizado no edital consta a necessidade de implantação de acostamento, entretanto, não apresenta as localizações.

Esclarecimento 1. Desta forma podemos entender que a proponente deverá avaliar os locais de implantação desses acostamentos? Ou esta informação de localização será disponibilizada?

**RESPOSTA:** Nos termos do que dispõe o PER, e considerando o CAPEX projetado, está prevista a implantação de acostamento em todos os trechos do Sistema

Rodoviário onde atualmente não há esse dispositivo. Não obstante, no item 8.1.3 do Anexo A do PER estão relacionados os trechos que deverão sofrer essa intervenção.

**QUESTIONAMENTO 15:** Item 8.

No material disponibilizado no edital, especificamente no PER, não consta informação sobre implantação de passarelas. Entretanto no CAPEX foi considerado um orçamento de implantação das mesmas.

**ESCLARECIMENTO 1.** Neste impasse, as passarelas devem ser consideradas ou desprezadas?

**RESPOSTA:** Na última orçamentação realizada, a implantação de passarelas foi excluída do escopo, portanto, as passarelas não devem ser consideradas pela licitante na elaboração das Propostas Econômicas.

**QUESTIONAMENTO 16:** Item: 3.1.3.

No material disponibilizado no edital não foi disponibilizado o projeto executivo da ponte sobre o Rio Pardo na MS-395 km 71+900.

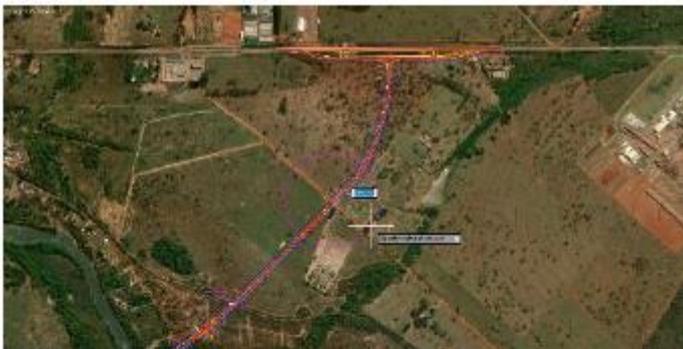
Esclarecimento 1. Considerando que a ponte foi construída recentemente, solicita-se disponibilização do projeto executivo da ponte sobre o Rio Pardo na MS-395 km 71+900.

**RESPOSTA:** Os documentos disponíveis foram publicados junto ao Edital de Licitações e podem ser acessados pelo link: <https://www.epe.segov.ms.gov.br/concorrencia-001-2024-rodovias-estaduais-ms-040-ms-338-e-ms-395-e-trechos-das-rodovias-federais-br-262-e-br-267-revisado/>.

**QUESTIONAMENTO 17:** Tomo-V-Anexo-I.

Os contornos rodoviários cruzam com diversas estradas vicinais no qual não foram previstos anteriormente as soluções das interseções e nem quantificadas.

Esclarecimento 1. Deverão ser quantificados e considerados na proposta os dispositivos rodoviários bem como a área de desapropriação?



**RESPOSTA:** As obrigações relacionadas ao objeto da concessão devem observar as diretrizes e parâmetros estabelecidos no Programa de Exploração Rodoviária – PER, que é o documento que define os serviços, obras e padrões técnicos a serem adotados. Cabe à Concessionária, no momento da elaboração da proposta, considerar todas as exigências previstas no PER, inclusive aquelas decorrentes de adaptações necessárias em campo, respeitando os critérios técnicos e normativos aplicáveis.

**QUESTIONAMENTO 18:** Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER – Tabela 3.9.

Nas rodovias estaduais e federais, foram identificados dezenas de acessos que não estão previstos no edital.

Esclarecimento 1. Esse excedente de acessos deverá ser considerado na proposta ou apenas aqueles informados no edital?

**RESPOSTA:** As interessadas devem considerar as obrigações previstas no Programa de Exploração da Rodovia – PER. Eventuais acessos individuais não listados no PER são de responsabilidade de seus respectivos titulares, devendo ser implantados ou adequados às suas expensas, conforme a legislação e normas técnicas aplicáveis.

**QUESTIONAMENTO 19:** Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia – PER – Tabela 3.9.

Foi prevista a implantação de passagens de fauna nas rodovias, mas não há informações no edital, como um memorial descritivo, sobre a localização dessas implantações.

Esclarecimento 1: Diante da falta dessas informações, devemos considerar a implantação das passagens de fauna na proposta de concorrência?

Esclarecimento 2: Caso a resposta ao esclarecimento 1 seja afirmativa, poderia indicar as localizações exatas para essas implantações?

**RESPOSTA:** Os documentos disponíveis foram publicados junto ao Edital de Licitações e podem ser acessados pelo 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 interessadas devem considerar as obrigações previstas no PER, como a implantação da passagem de fauna, cuja execução está prevista.

A futura Concessionária deverá apresentar os respectivos projetos para apreciação da AGEMS, nos termos do Contrato de Concessão, sendo certo que a definição das localizações e características dessas passagens observará as diretrizes estabelecidas pela AGEMS e pelos órgãos competentes, no âmbito do processo de aprovação dos projetos e do licenciamento ambiental.

#### **QUESTIONAMENTO 20:** Planilha Capex.

Após análise dos arquivos disponibilizados no edital, foi constatado que, nas etapas de Ampliação da Capacidade nas rodovias (MS-040, MS-338, MS-395, BR-262, BR-267), os itens pertinentes à “Implantação de Terceira Faixa” não consideram, na orçamentação, os valores destinados à elaboração dos projetos executivos. Além disso, nos itens referentes à implantação de “Cerca”, não foram incluídos valores para administração local, mobilização e desmobilização, instalação do canteiro, sinalização e projetos executivos. Deste modo causando uma diferença financeira estimada em dezenas de milhões de reais.

Diante da ausência dessas informações, tais custos deverão ser considerados na proposta de concorrência?

Solicitamos esclarecimentos sobre o correto procedimento a ser adotado na elaboração da proposta.

**RESPOSTA:** As interessadas devem considerar, para elaboração de suas propostas, todas as obrigações previstas nos documentos editalícios especialmente as previstas no PER. Os estudos que subsidiaram a presente licitação foram previamente submetidos à consulta pública, a sondagens de mercado e a eventos de *roadshow*, etapas que constituíram os momentos próprios e adequados para a apresentação de sugestões, contribuições e eventuais propostas de alteração aos documentos e premissas da modelagem. Não cabe, portanto, a proposição de mudanças no âmbito do Edital, que reflete o resultado consolidado desse processo de participação pública e interação com o mercado.

Adicionalmente, os referidos estudos foram embasados em pesquisas de campo e adotaram as melhores práticas para definição dos custos relacionados à execução da concessão. Sem prejuízo, nos termos do item 2.1.4 do Edital, as informações,

pesquisas, investigações, planilhas, estudos, levantamentos, projetos e demais documentos ou dados, relacionados ao objeto licitado, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de referência da Concessão, não apresentando qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Licitantes ou perante a futura SPE, cabendo a cada interessado examinar todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, bem como realizar a análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, para fins de elaboração de suas Propostas Econômicas Escritas.

#### **QUESTIONAMENTO 21:** Planilha Capex.

Nos arquivos disponibilizados no processo de licitação da concessão rodoviária da Rota da Celulose, referente ao item "Desapropriação, Desocupações e Indenizações", não foram considerados no orçamento os valores para os seguintes custos: administração local, instalação de canteiro, sinalização de obras, BDI (Benefícios e Despesas Indiretas) e elaboração de projetos executivos. Isso resulta em uma diferença financeira estimada em dezenas de milhões de reais.

Diante da ausência dessas informações no edital, os custos relacionados à administração local, instalação de canteiro, sinalização de obras, BDI (Benefícios e Despesas Indiretas) e elaboração de projetos executivos devem ser considerados na proposta de concorrência?

Solicitamos esclarecimentos sobre como proceder na elaboração da proposta, considerando essa diferença financeira.

**RESPOSTA:** As planilhas disponibilizadas são referenciais, cabendo a cada proponente estabelecer os termos da Proposta Econômica a ser apresentada, considerando todas as obrigações e responsabilidades previstas nos documentos editalícios.

#### **QUESTIONAMENTO 22:** Item 8.1.5 do “Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER)”.

Após analisar os documentos editalícios, em especial o Programa de Exploração da Rodovia (Anexo 2), não foi possível identificar disposições específicas que esclareçam se a concessionária permanecerá responsável pela manutenção dos trechos urbanos das rodovias BR-262, BR-267 e MS-040, após a entrada em operação dos contornos de Água Clara, Ribas do Rio Pardo, Bataguassu e Santa Rita do Rio Pardo.

Nosso entendimento é no sentido de que, uma vez transferido o fluxo rodoviário do trecho urbano para o respectivo contorno, após sua conclusão, e considerando que este passa a integrar a continuidade da rodovia, o trecho urbano anteriormente utilizado perde sua função de corredor rodoviário, passando a compor o sistema viário interno do município. Nessa condição, a responsabilidade pela manutenção do referido trecho seria transferida integralmente para o ente municipal, deixando a concessionária de ter qualquer obrigação sobre ele.

Nosso entendimento está correto?

**RESPOSTA:** O entendimento está correto.

**QUESTIONAMENTO 23:** Tabela 3-1 – Parâmetros de Desempenho do “Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER)”.

A Tabela 3-1 – Parâmetros de Desempenho do Programa de Exploração da Rodovia (PER) define no item 3 que para desnível entre a faixa de tráfego e os acostamentos (interno e externo), a tolerância máxima é de 5 cm. Além disso, também define que “Para as obras novas indica-se a ausência de desnível entre pista e acostamento, com tolerância máxima de 1,2 cm nas leituras individuais”. Nesse sentido, entendemos que no caso de segmentos sem obras novas de ampliação de capacidade, será aceito desnível de até 5 cm entre a pista e o acostamento, entre o 2º e o 30º ano da concessão.

Nosso entendimento está correto?

Além disso, entendemos que, no caso de segmentos com obras de ampliação de capacidade, teremos:

- a) Nos segmentos com obras novas de duplicação, não deverá haver desnível entre pista e o acostamento externo, e entre pista e a faixa de segurança interna;
- b) Nos segmentos com obras novas de implantação de faixa adicional, não deverá haver desnível entre a faixa adicional nova e o acostamento do lado da faixa adicional (com largura de 1,20 m), mas sendo aceito desnível de 5 cm entre a pista e o acostamento existente no lado oposto ao da faixa adicional;
- c) Já nas faixas adicionais existentes que não possuem acostamento, deverá ser executado acostamento com 1,20 m de largura, sem desnível entre faixa adicional e acostamento, mas sendo aceito desnível de 5 cm entre a pista e o acostamento existente no lado oposto ao da faixa adicional.

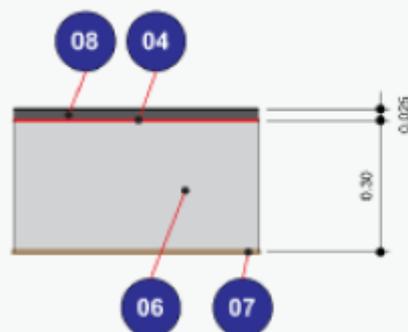
Nosso entendimento está correto?

**RESPOSTA:** O entendimento está correto.

**QUESTIONAMENTO 24:** Estudos de Engenharia – Tomo V – Anexo I – Melhorias e Ampliações de Capacidade.

O arquivo “Tomo-V-Anexo-I MELHORAMENTOS Plantas Larguras Pavimento Novo” dos anexos ao Edital mostra na seção tipo de acostamento a implantar estrutura com “sub-base estabilizada granulometricamente com mistura de solos na pista com material de jazida (CBR > 40%)”, sem camada de base, como reproduzimos:

**DETALHE DO PAVIMENTO / ACOSTAMENTO**



**LEGENDA**

- 04 IMPRIMAÇÃO IMPERMEABILIZANTE
- 06 SUB-BASE ESTABILIZADA GRANULOMETRICAMENTE COM MISTURA DE SOLOS NA PISTA COM MATERIAL DE JAZIDA (CBR >40%)
- 07 SUBLEITO (CBR 8%)
- 08 TRATAMENTO SUPERFICIAL DUPLO (TSD)

O arquivo do CAPEX denominado “PAVIMENTOS NOVOS MS040\_20240323”, e similares para as demais rodovias, define “base estabilizada granulometricamente com mistura de solos na pista com material de jazida (CBR > 40%)”, sem camada de base, como reproduzimos:

Acostamentos e Acessos - Tipo 16	
Material	Espessura (cm)
Tratamento Superficial Duplo	2,5
Imprimação Impermeabilizante	
Base estabilizada granulometricamente com mistura de solos na pista com material de jazida (CBR > 40%)	30,0
Subleito (CBR > 8%)	-

Todavia, a Norma DNIT 151/2010 – ES – “Pavimentação – Acostamentos – Especificação de serviço” define no “capítulo 5 - Condições específicas”, item 5.1 - Material, subitem 5.1.1 - Acostamentos com revestimento, na alínea “c”, que: “Na constituição dos materiais das camadas dos acostamentos com revestimento devem ser adotadas as mesmas Especificações de Serviços correspondentes do DNIT”.

A referida Norma exige, em relação a “Pavimentação – Base estabilizada granulometricamente – Especificação de serviço”, o seguinte:

- a) Índice de Suporte Califórnia ISC > 60 % para Número N ≤ 5 x 10<sup>6</sup> e ISC ≥ 80 % para Número N > 5 x 10<sup>6</sup> (DNIT 172 – ME);
- b) Limite de liquidez < 25 % (DNER – ME 122/94);
- c) Índice de plasticidade < 6 % (DNER – ME 082/94).

Nesse sentido, tendo em vista que o Número N para acostamentos deste projeto é inferior a 5 x 10<sup>6</sup> e que o valor citado nos documentos relacionados acima de “CBR > 40%” não atende à Norma DNIT 151/2010 – ES, entendemos que o material a ser empregado na base dos acostamentos deverá apresentar ISC mínimo de 60%.

Nosso entendimento está correto?

**RESPOSTA:** Os estudos que subsidiaram a presente licitação são meramente referenciais, cabendo a concessionária executar as obras e serviços de acordo com as normas técnicas vigentes.

Nos termos do item 2.1.4 do Edital, as informações, pesquisas, investigações, planilhas, estudos, levantamentos, projetos e demais documentos ou dados,

relacionados ao objeto licitado, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de referência da Concessão, não apresentando qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Licitantes ou perante a futura SPE, cabendo a cada interessado examinar todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, bem como pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, para fins de elaboração de suas Propostas Econômicas Escritas.

**QUESTIONAMENTO 25:** Item 7.5.2 do Edital.

O Item 7.5.2 do Edital determina que não poderão participar da Concorrência, isoladamente ou em Consórcio, as pessoas jurídicas impedidas ou suspensas de participar de Licitação ou contratar com a Administração Pública.

Estamos entendendo que, ao mencionar a Administração Pública, a referida disposição editalícia contempla tanto a Administração Pública Direta quanto a Indireta.

O nosso entendimento está correto?

**RESPOSTA:** O entendimento está correto.

**QUESTIONAMENTO 26:** Item 11.5 do Edital.

Considerando que a Lei Federal 13.726/2018 dispensa a exigência de autenticação de cópia de documento, cabendo ao agente administrativo, mediante a comparação entre o original e a cópia, atestar a autenticidade, nosso entendimento é que os documentos descritos no “Anexo III – Documentos de Habilitação” do Edital poderão ser apresentados na forma original ou autenticada ou, ainda, em cópia simples, observando as premissas da Lei Federal 13.726/2018. No mais, estamos entendendo que será aceita autenticação de documentos inclusive através plataforma da CENAD.

O nosso entendimento está correto?

**RESPOSTA:** O entendimento está correto.

**QUESTIONAMENTO 27:** Item 12.4.9 do Edital.

O Item 12.4.9 do Edital determina que “em caso de fundo de investimento, a Garantia de Proposta deverá ser prestada pelo administrador ou gestor do fundo, conforme previsão regulamentar aplicável, e deverá conter indicação da denominação social do fundo e de seu administrador e/ou gestor, conforme aplicável”.

Nesse sentido, estamos entendendo que, no caso de a Garantia da Proposta ser um Seguro Garantia, o administrador/gestor do fundo de investimento irá figurar como Tomador do Seguro Garantia, em linha com o Item 12.4.4.3 do Edital.

O nosso entendimento está correto?

**RESPOSTA:** O entendimento está correto. O administrador/gestor do fundo de investimento deverá figurar como Tomador do Seguro Garantia, indicando, junto ao seu nome, a qualificação da denominação social do fundo.

**QUESTIONAMENTO 28:** Item 18.2.3.ii do Edital.

Considerando que a Lei 6.404/1976 não permite que empresa estrangeira constitua subsidiária integral e que o item 18.2.3.ii do Edital determina que caso a Licitante Vencedora seja Licitante Individual, a SPE deverá ser sua subsidiária integral, o entendimento é que empresas estrangeiras não poderão participar da licitação de forma isolada.

O nosso entendimento está correto?

**RESPOSTA:** É permitida a participação de empresa estrangeira, individualmente ou em consórcio. Na hipótese de participação individual de empresa estrangeira, caso seja vencedora do certame, deverá constituir Sociedade de Propósito Específico, nos termos do item 18.2.3 “i” do Edital.

**QUESTIONAMENTO 29:** Item 25 do “Anexo VII – Minuta de Contrato”.

Considerando o que disciplina a cláusula 21 do Contrato (Anexo VII), a Concessionária poderá contratar com terceiros a execução de qualquer das atividades inerentes ao Contrato. Da leitura completa do referido item, entendemos que não é necessário informar ou solicitar autorização prévia ao Poder Concedente e/ou Agência Reguladora para realizar a subcontratação.

O nosso entendimento está correto?

**RESPOSTA:** O entendimento está correto.

**QUESTIONAMENTO 30:** Item 27.1 do “Anexo VII – Minuta de Contrato”.

A cláusula 27.1 do Contrato (Anexo VII) determina que está condicionada à prévia autorização do Poder Concedente, sob pena de caducidade da Concessão, a transferência da titularidade do Controle Societário da Concessionária.

Nesse sentido, entendemos que apenas será necessária a anuência prévia do Concedente nos atos que configurem alteração do controle direto da Concessionária.

O nosso entendimento está correto?

**RESPOSTA:** O entendimento está correto.

**QUESTIONAMENTO 31:** Itens 23.1 e 23.1.19 do “Anexo VII – Minuta de Contrato”.

As cláusulas 23.1 e 23.1.19 do Contrato (Anexo VII) determinam que a Concessionária é responsável pelo risco relacionado à vícios ocultos dos Bens Reversíveis.

Considerando que os vícios ocultos, pela sua natureza, são imprevisíveis, sendo, portanto, um risco impossível de ser mitigado pela Concessionária, estamos

entendendo que a alocação desse risco à Concessionária configura um erro material, de modo que esse risco deverá, como é usual, ser assumido pelo Poder Concedente.

O nosso entendimento está correto?

**RESPOSTA:** O entendimento não está correto. O Contrato estabelece uma repartição de responsabilidades quanto aos vícios ocultos dos Bens Reversíveis. Conforme disposto na cláusula 23.1.19, a Concessionária é responsável apenas pelos vícios ocultos dos bens que adquirir, arrendar ou locar após a Data de Eficácia, e que sejam utilizados para a operação e manutenção do Sistema Rodoviário ao longo da vigência da concessão. Por outro lado, nos termos da cláusula 23.2.13, o Poder Concedente é responsável pelos vícios ocultos relacionados ao Sistema Rodoviário e aos Bens Reversíveis transferidos à Concessionária na Data de Eficácia.

**QUESTIONAMENTO 32:** Cláusulas 8.1.7, 23.2.12 e 23.2.18 do Contrato de Concessão.

Durante visita in loco, na BR-262, constatou-se entre os Kms 315 e 323 a proximidade dos postes de energia em relação à pista. No entanto, a existência desses postes não foi indicada no âmbito dos projetos da rodovia. Tendo em vista que, de acordo com a Cláusula 8.1.7 do Contrato de Concessão, “A Concessionária é integralmente responsável pela remoção de todas as interferências existentes no Sistema Rodoviário”, esta deverá encaminhar à concessionária de energia elétrica pedido para realocação dos referidos postes de energia, cabendo ao Poder Concedente arcar com os custos necessários para tanto (conforme Cláusula 23.2.18).

Tendo em vista que a efetiva remoção das referidas interferências só pode ser feita pela concessionária de energia elétrica, entende-se que a Concessionária não poderá ser penalizada, caso as referidas interferências não sejam removidas pelas demais concessionárias de serviços públicos, dentro do prazo previsto. Dessa forma, aplica-se a esta hipótese o mesmo racional estabelecido na Cláusula 23.2.12 do Contrato de Concessão, de acordo com o qual a Concessionária não é responsável pelo atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais, quando o órgão ambiental ultrapassar o prazo estabelecido para a conclusão de sua análise.

Nosso entendimento está correto?

**RESPOSTA:** O entendimento não está correto. Nos termos da Cláusula 8.1.7 do Contrato de Concessão, a responsabilidade pela remoção das interferências é da Concessionária, a quem cabe adotar todas as medidas necessárias para o cumprimento dos prazos contratuais.

**QUESTIONAMENTO 33:** Cláusulas 23.1.4 e 23.1.5 do Contrato de Concessão.

A partir da leitura das Cláusulas 23.1.4 e 23.1.5 do Contrato de Concessão, entende-se que os custos excedentes dos serviços relacionados às obras são de responsabilidade da Concessionária. No entanto, considerando a geografia local e a dificuldade de acesso a materiais (e.g. brita e asfalto), devido à sua indisponibilidade ao longo dos trechos da Rodovia BR-267, entende-se que os custos adicionais decorrentes das distâncias excessivas de transporte serão objeto de reequilíbrio

econômico-financeiro, uma vez que não foram previstos nos estudos de viabilidade da Concessão. Nosso entendimento está correto?

**RESPOSTA:** O entendimento não está correto. As distâncias de transporte de materiais já foram consideradas nas estimativas de custos constantes no CAPEX incluído nos estudos de viabilidade da concessão. Conforme previsto nas cláusulas 23.1.4 e 23.1.5 do Contrato de Concessão, os custos e eventuais excedentes são de responsabilidade da Concessionária, não constituindo, portanto, fundamento para reequilíbrio econômico-financeiro.

**QUESTIONAMENTO 34:** Cláusulas 23.1.4 e 23.1.5 do Contrato de Concessão.

A partir da leitura das Cláusulas 23.1.4 e 23.1.5 do Contrato de Concessão, entende-se que os custos excedentes dos serviços relacionados às obras são de responsabilidade da Concessionária. No entanto, devido à impossibilidade de utilização das jazidas localizadas dentro da faixa de domínio por estarem próximas a torres e adutoras de água, os custos adicionais do transporte de solo para realização de aterros e os custos de royalties na duplicação da Rodovia BR-262 (entre os Kms 298 e 323) serão reequilibrados, uma vez que não foram previstos nos estudos de viabilidade da Concessão. Nosso entendimento está correto?

**RESPOSTA:** O entendimento não está correto. Os custos mencionados, inclusive aqueles relacionados ao transporte de solo e ao pagamento de royalties, foram devidamente considerados no CAPEX do projeto. Conforme previsto nas cláusulas 23.1.4 e 23.1.5 do Contrato de Concessão, os custos e eventuais excedentes são de responsabilidade da Concessionária, não constituindo, portanto, fundamento para reequilíbrio econômico-financeiro.

**QUESTIONAMENTO 35:** Cláusulas 8.1.5 e 8.1.5.5 do Contrato de Concessão e Item 3.2.6 do Anexo 2 do Contrato de Concessão (Programa de Exploração da Rodovia).

As obras do Contorno de Três Lagoas serão realizadas sob a responsabilidade do DNIT, conforme estabelecido na Cláusula 8.1.5 do Contrato de Concessão e no item 3.2.6 do Programa de Exploração da Rodovia. Após uma visita in loco, verificou-se que o contorno será construído com pavimento rígido, que possui uma vida útil de aproximadamente 20 (vinte) anos. Entende-se que, após a conclusão das obras e entrega do trecho à Concessionária, esta realizará uma vistoria técnica para verificar se o pavimento atende aos parâmetros de desempenho do sistema rodoviário concedido. Caso o pavimento não esteja em conformidade com esses padrões, eventuais intervenções necessárias para adequá-lo serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro, nos termos da Cláusula 8.1.5.5.

Nosso entendimento está correto?

**RESPOSTA:** Nos termos da Cláusula 8.1.5 e seguintes do Contrato de Concessão, a futura Concessionária poderá acompanhar a realização das obras e apontar eventuais inconsistências. De acordo com o item 8.1.5.1 do Contrato, caso a Concessionária seja instada a realizar as obras do Contorno de Três Lagoas, será realizado o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

**QUESTIONAMENTO 36:** Cláusula 8.1.6 do Contrato de Concessão e Item 8.1.6 do Anexo A do Anexo 02 do Contrato de Concessão (Programa de Exploração da Rodovia).

Durante visita in loco, constatou-se que o viaduto situado no Km 229 da BR-267 encontra-se interditado para a realização de intervenções de recuperação. Como essa intervenção não foi prevista no Programa de Exploração da Rodovia e, conseqüentemente, não foi considerada na elaboração da Modelagem Econômico-Financeira, entende-se que o viaduto será totalmente recuperado pelo Poder Concedente e entregue à Concessionária pronto para operar e de acordo com os padrões de desempenho estabelecidos no Contrato de Concessão.

Nosso entendimento está correto?

**RESPOSTA:** O entendimento está correto. A obra de recuperação do viaduto no Km 229 da BR-267 já está em andamento e será finalizada antes da assinatura do contrato de concessão.

**QUESTIONAMENTO 37:** Modelo Econômico-Financeiro, aba “Controle”.

O Modelo Econômico-Financeiro da Concessão, na aba “Controle”, estabelece que Prêmio do Seguro de Risco Operacional será calculado da seguinte forma:

Prêmio do Seguro = Somatório das Despesas Operacionais \* Taxa do Seguro.

Onde, as Despesas Operacionais consideradas correspondem às despesas de: Mão de Obra Administrativa e Operacional, Veículos Operacionais, Gastos Gerais, Gestão de Meio Ambiente, Equipamentos e Sistemas, Monitoração e Conservação de Rotina.

No entanto, a prática estabelecida no mercado segurador utiliza uma fórmula diferente para calcular o prêmio do Seguro de Risco Operacional, como indicado abaixo:

Prêmio do Seguro = (Valor Patrimonial + Receita) \* Taxa do Seguro.

Solicitamos esclarecimentos sobre os fundamentos que justificam a adoção da fórmula específica para o cálculo do prêmio do Seguro de Risco Operacional, no âmbito da Concorrência nº 001/24.

**RESPOSTA:** Nos termos do item 2.1.4 do Edital, as informações, pesquisas, investigações, planilhas, estudos, levantamentos, projetos e demais documentos ou dados, relacionados ao objeto licitado, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de referência da Concessão, não apresentando qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Licitantes ou perante a futura SPE, cabendo a cada interessado examinar todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, bem como pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, para fins de elaboração de suas Propostas Econômicas Escritas.

**QUESTIONAMENTO 38:** Modelo Econômico-Financeiro, aba “Controle”.

O Modelo Econômico-Financeiro da Concessão, na aba “Controle”, estabelece que Prêmio do Seguro de Risco de Perda de Receita será calculado da seguinte forma:

Prêmio do Seguro = Somatório das Receitas Operacionais \* Taxa do Seguro.

Onde, as Receitas Operacionais consideradas correspondem: ao Ajuste de Inadimplência, à Receita Tarifária e à Receita Acessória.

No entanto, em modelos econômico-financeiros aplicados a concessões rodoviárias federais, como no caso do Lote CN 1 (Rodovias BR-060/452/GO), o cálculo do prêmio do Seguro de Risco de Perda de Receita segue uma abordagem diferente. Nesse caso, assegura-se, anualmente, uma perda de 3 (três) meses de receita bruta, multiplicada pela Taxa do Seguro.

Solicitamos esclarecimentos sobre os fundamentos que justificam a adoção da fórmula específica para o cálculo do prêmio do Risco de Perda de Receita, no âmbito da Concorrência nº 001/24.

**RESPOSTA:** Nos termos do item 2.1.4 do Edital, as informações, pesquisas, investigações, planilhas, estudos, levantamentos, projetos e demais documentos ou dados, relacionados ao objeto licitado, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de referência da Concessão, não apresentando qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Licitantes ou perante a futura SPE, cabendo a cada interessado examinar todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, bem como pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, para fins de elaboração de suas Propostas Econômicas Escritas.

**QUESTIONAMENTO 39:** Planilha “Opex R16”, aba “Veículos Oper-OPEX”.

A Planilha de Opex, denominada “Opex R16”, na aba “Veículos Oper – OPEX”, estabelece os custos de manutenção dos veículos operacionais da Concessão. Os custos previstos para manutenção dos veículos de inspeção de tráfego correspondem a 10% (dez por cento) ao ano do custo de aquisição, excluindo os equipamentos. Com relação aos Guinchos Pesados, Guinchos Leves, Caminhões Pipa e Caminhões Boiadeiro a projeção de gastos é inferior a 5% (cinco por cento) ao ano do custo de aquisição, também desconsiderando os equipamentos. Já a projeção de custos que serão incorridos para manutenção das ambulâncias correspondem a 2,5 % (dois e meio por cento) ao ano do custo de aquisição, igualmente sem considerar os equipamentos.

Esses valores, no entanto, são baixos, considerando que esses veículos percorrem todo o perímetro da rodovia, várias vezes, ao longo do dia. Diante desse contexto, solicita-se a apresentação das premissas que fundamentaram a definição dos custos de manutenção dos veículos operacionais da Concessão.

**RESPOSTA:** Os estudos que subsidiaram a presente licitação foram previamente submetidos à consulta pública, a sondagens de mercado e a eventos de *roadshow*, etapas que constituíram os momentos próprios e adequados para a apresentação de sugestões, contribuições e eventuais propostas de alteração aos documentos e

premissas da modelagem. Não cabe, portanto, a proposição de mudanças no âmbito do Edital, que reflete o resultado consolidado desse processo de participação pública e interação com o mercado.

Adicionalmente, os referidos estudos foram embasados em pesquisas de campo e adotaram as melhores práticas para definição dos custos relacionados à execução da concessão. Sem prejuízo, nos termos do item 2.1.4 do Edital, as informações, pesquisas, investigações, planilhas, estudos, levantamentos, projetos e demais documentos ou dados, relacionados ao objeto licitado, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de referência da Concessão, não apresentando qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Licitantes ou perante a futura SPE, cabendo a cada interessado examinar todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, bem como realizar a análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, para fins de elaboração de suas Propostas Econômicas Escritas.

**QUESTIONAMENTO 40:** Planilha “Opex R16”, aba “Custos G Gerais”.

A Planilha de Opex, denominada “Opex R16”, na aba “Custos G Gerais”, prevê que a Concessionária irá gastar, mensalmente, R\$ 12.231,51 (doze mil, duzentos e trinta e um reais e cinquenta e um centavos) para realizar o transporte de funcionários.

No entanto, considerando a instalação 13 (treze) Bases Operacionais ao longo dos 870,3 km do Sistema Rodoviário, esse valor parece subestimado. Solicita-se, portanto, a apresentação das premissas que fundamentaram a definição dos custos de transporte de funcionários.

**RESPOSTA:** Os estudos que subsidiaram a presente licitação foram previamente submetidos à consulta pública, a sondagens de mercado e a eventos de *roadshow*, etapas que constituíram os momentos próprios e adequados para a apresentação de sugestões, contribuições e eventuais propostas de alteração aos documentos e premissas da modelagem. Não cabe, portanto, a proposição de mudanças no âmbito do Edital, que reflete o resultado consolidado desse processo de participação pública e interação com o mercado.

Adicionalmente, os referidos estudos foram embasados em pesquisas de campo e adotaram as melhores práticas para definição dos custos relacionados à execução da concessão. Sem prejuízo, nos termos do item 2.1.4 do Edital, as informações, pesquisas, investigações, planilhas, estudos, levantamentos, projetos e demais documentos ou dados, relacionados ao objeto licitado, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de referência da Concessão, não apresentando qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Licitantes ou perante a futura SPE, cabendo a cada interessado examinar todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, bem como realizar a análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, para fins de elaboração de suas Propostas Econômicas Escritas.

**QUESTIONAMENTO 41:** Planilha “Opex R16”, aba “Custos G Gerais”.

A Planilha de Opex, denominada “Opex R16”, na aba “Custos G Gerais”, estabelece que a Concessionária deve contratar 2 (dois) provedores de banda larga para cada pórtico de *free flow*. No entanto, considerando a importância de garantir a manutenção contínua das operações dos pórticos, esse número parece insuficiente.

Frente a esse cenário, solicita-se a apresentação das premissas que fundamentaram a definição do número de provedores de internet a ser instalado em cada um dos pórticos de *free flow*.

**RESPOSTA:** A definição de dois provedores de internet por pórtico baseou-se na premissa de redundância operacional, garantindo que, em caso de falha de um dos sistemas, o outro possa assumir imediatamente a função, evitando a interrupção das atividades.

Ressalta-se os estudos que subsidiaram a presente licitação foram previamente submetidos à consulta pública, a sondagens de mercado e a eventos de roadshow, etapas que constituíram os momentos próprios e adequados para a apresentação de sugestões, contribuições e eventuais propostas de alteração aos documentos e premissas da modelagem. Não cabe, portanto, a proposição de mudanças no âmbito do Edital, que reflete o resultado consolidado desse processo de participação pública e interação com o mercado.

Adicionalmente, os referidos estudos foram embasados em pesquisas de campo e adotaram as melhores práticas para definição dos custos relacionados à execução da concessão. Sem prejuízo, nos termos do item 2.1.4 do Edital, as informações, pesquisas, investigações, planilhas, estudos, levantamentos, projetos e demais documentos ou dados, relacionados ao objeto licitado, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de referência da Concessão, não apresentando qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Licitantes ou perante a futura SPE, cabendo a cada interessado examinar todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, bem como realizar a análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, para fins de elaboração de suas Propostas Econômicas Escritas.

**QUESTIONAMENTO 42:** Itens 14.2.1; 14.3.1; 14.3.2 e 16.5.4.1, subitem “i” do Edital.

Os itens 14.2.1 e 14.3.2 do Edital determinam que o desconto sobre o valor da tarifa de pedágio, a ser incluído nas propostas econômicas das proponentes, deve ser apresentado em números inteiros. De forma semelhante, o item 16.5.4.1, subitem “i” do Edital estabelece que, caso a fase de lances à viva-voz seja iniciada, os descontos da tarifa de pedágio também devem ser oferecidos em valores inteiros. Além disso, para cada percentual de desconto sobre a tarifa de pedágio a ser ofertado, deverá ser realizado um aporte correspondente na Conta Centralizadora, nos valores previstos na tabela indicada no item 14.3.1 do Edital.

No entanto, essa abordagem difere do modelo adotado nos processos licitatórios de concessões rodoviárias federais, regulados pela ANTT. Por exemplo, no Edital nº 5/2024 – cujo objeto compreende a concessão das rodovias federais BR-163/277/PR e das rodovias estaduais PR-158/180/182/280/483 (Rodovias Integradas do Paraná – Lote 6) –, foi estabelecido que as propostas econômicas escritas seriam consideradas válidas se o desconto sobre a tarifa básica de pedágio fosse igual ou superior a 0,0% (zero por cento) e apresentado com duas casas decimais. De igual modo, também foi previsto que os valores devidos a título de aporte, calculados com base no desconto sobre a tarifa básica de pedágio proposto, seriam fixados de forma proporcional ao percentual de desconto, mesmo que esse valor não fosse um número inteiro.

A partir da análise desses modelos, conclui-se que o modelo adotado nas concessões federais permite um leilão mais competitivo, maximizando o retorno financeiro para o Poder Concedente e potencialmente reduzindo as tarifas de pedágio para os usuários, beneficiando todos os envolvidos.

Diante do exposto, solicitamos esclarecimento sobre a possibilidade de revisão e adequação do edital para que seja adotado o modelo utilizado nas concessões federais, de modo a permitir:

(i) que o desconto sobre o valor da tarifa de pedágio possa ser apresentado com duas casas decimais; e

(ii) que, neste caso, o valor do aporte correspondente seja determinado por meio da interpolação linear entre os 2 (dois) valores constantes na tabela do item 14.3.1 do Edital relativos aos percentuais inteiros imediatamente anterior e posterior ao ofertado.

**RESPOSTA:** O Edital estabelece de forma clara e objetiva, nos itens 14.2.1, 14.3.2 e 16.5.4.1, que o percentual de desconto sobre a tarifa de pedágio a ser ofertado pelas proponentes deve ser apresentado em números inteiros, tanto na proposta econômica escrita quanto na eventual fase de lances à viva-voz.

Essa diretriz foi adotada por razões de transparência, simplicidade operacional e segurança jurídica do certame, permitindo clareza e padronização na comparação das propostas e objetividade no cálculo dos aportes financeiros vinculados aos percentuais de desconto.

#### **QUESTIONAMENTO 43:** Cláusula 7.3.2 – Contrato de Concessão.

A Cláusula 7.3.2 do Contrato de Concessão preceitua que “Caberá à AGEMS, após manifestação técnica da Concessionária e da AGESUL, a autorização para abertura de novos acessos à rodovia”.

Considerando que enquanto vigente a Concessão cabe à AGEMS a gestão do contrato, solicitamos esclarecimento a respeito da necessidade de manifestação técnica da AGESUL para a abertura de novos acessos à rodovia.

**RESPOSTA:** De acordo com o Decreto Estadual nº 16.223/2023, que reorganiza a estrutura básica da Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos (AGESUL), cabe à Diretoria de Infraestrutura Rodoviária da AGESUL expedir, após análise e a aprovação do projeto, autorização de acesso a rodovias estaduais, bem como às travessias e à ocupação da faixa de domínio, com o visto do Diretor-Presidente (art.

19, II, do Dec. Estadual nº 16.223/2023), razão pela qual foi inserida no Contrato de Concessão tal previsão.

**QUESTIONAMENTO 44:** Cláusula 12.8 – Contrato de Concessão.

A respeito das disposições da cláusula 12.8 do Contrato de Concessão que preceitua que “A qualquer tempo, a AGEMS, a AGESUL, o Poder Concedente ou terceiro por elas autorizado terá acesso irrestrito ao Sistema Rodoviário e aos Bens da Concessão, para realizar pesquisas de campo, estudos de interesse público, entre outros” entendemos que esse acesso será previamente comunicado à Concessionária, de modo a permitir-lhe a adoção das eventuais providências de apoio logístico necessárias e assegurar que a atividade ocorra sem riscos operacionais e sem comprometer a normalidade da prestação dos serviços públicos.

Está correto nosso entendimento?

**RESPOSTA:** Conforme cláusula 12.8 do Contrato de Concessão, a AGEMS, a AGESUL, o Poder Concedente ou terceiro por elas autorizado, terão acesso irrestrito e a qualquer tempo ao Sistema Rodoviário.

**QUESTIONAMENTO 45:** Cláusula 24.1.3 do Contrato de Concessão.

A Cláusula 24.1.3 do Contrato de Concessão 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, 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 Cláusula 3.3 do Anexo 8 do Contrato de Concessão, 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 46:** Item 2 – Anexo 2 – Programa de Exploração Rodoviária (PER).

A respeito do Sistema Rodoviário, conforme descrição do item 2 do PER, além das Rodovias estaduais MS-040, MS-338 e MS-395, também integra a concessão as rodovias federais BR-262 e BR-267, que foram objeto de delegação ao Estado de Mato Grosso do Sul por meio do Convênio n. 07/2024 publicado no Diário Oficial da União em 12 de setembro de 2024.

A Cláusula quinta do Convênio preceitua que “Os partícipes convenientes formalizarão, no prazo de 30 (trinta) dias a contar da publicação do extrato do Convênio de Delegação no Diário Oficial da União - DOU, o Termo de Arrolamento e Transferência de Bens.”

Considerando o decurso do prazo de 30 (trinta) dias previsto na referida cláusula, solicitamos que seja disponibilizado o Termo de Arrolamento e Transferência de Bens firmado entre a União e o Estado de Mato Grosso do Sul, em decorrência da assinatura do convênio de delegação.

**RESPOSTA:** Os documentos disponíveis foram publicados junto ao Edital de Licitações e podem ser acessados pelo link: <https://www.epe.segov.ms.gov.br/concorrenca-001-2024-rodovias-estaduais-ms-040-ms-338-e-ms-395-e-trechos-das-rodovias-federais-br-262-e-br-267-revisado/>.

Ressaltamos que o documento que possui validade para a Concessão é o Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, conforme estabelecido no Anexo 1 do Contrato.

**QUESTIONAMENTO 47:** Tabela 3-2 do Item 3.1.2 do Anexo 2 – Programa de Exploração Rodoviária (PER).

Na tabela 3-2 do item 3.1.2 do PER está previsto que no prazo de 6 (seis) meses a Concessionária deverá implantar “placas indicativas dos Serviços de Atendimento aos Usuários (SAU), Unidades Operacionais e Polícia Militar Rodoviária Estadual”.

Contudo as edificações citadas só serão implantadas em 9 (nove) meses ou em 12 (doze) meses.

Assim, solicitamos esclarecimento para fins de revisão da referida disposição para adequar a obrigação de implantação das placas indicativas ao prazo de implantação dos Serviços de Atendimento aos Usuários (SAU), Unidades Operacionais e Polícia Militar Rodoviária Estadual.

**RESPOSTA:** A implantação das placas indicativas não está condicionada à finalização das edificações. Dessa forma, a Concessionária pode cumprir a obrigação de implantação das placas no prazo de 6 (seis) meses, conforme previsto no PER, independentemente da conclusão das edificações mencionadas.

**QUESTIONAMENTO 48:** Tabela 3-3 do item 3.1.3 e Tabela 3-4 do item 3.1.4, ambos do Anexo 2 – Programa de Exploração Rodoviária (PER).

Na tabela 3-3 do item 3.1.3 do PER está previsto que no prazo de 6 (seis) meses a Concessionária deverá apresentar “Conclusão do Relatório de Inspeção das OAes, realizado conforme a norma DNIT 010/2004-PRO”.

Na tabela 3-4 do item 3.1.4 do PER está previsto que no prazo de 6 (seis) meses a Concessionária deverá apresentar “Conclusão do Relatório do Cadastro do Sistema de Drenagem e OACs”.

Ocorre que no item 4 do PER está previsto que o prazo para apresentação dos Relatórios Iniciais, dos quais as informações acima são parte integrante, é de 9 (nove) meses.

Assim, solicitamos esclarecimento para fins de revisão dos prazos das Tabela 3-3 e 3-4 para que as referidas obrigações sejam cumpridas no prazo de 9 (nove) meses.

**RESPOSTA:** Nos termos do que disciplina o PER, os relatórios mencionados tratam de temas distintos. Assim, ainda que os Relatórios Iniciais contenham informações previstas no Relatório do Cadastro do Sistema de Drenagem e OACs e no Relatório de Inspeção das OAEs, esses documentos deverão ser elaborados e concluídos conforme os prazos e exigências estabelecidos no PER.

**QUESTIONAMENTO 49:** Item 3.4.5.5 do Anexo 2 – Programa de Exploração Rodoviária (PER).

No Item 3.4.5.5 do PER está prevista a obrigação de disponibilização de livro para registro de reclamações e sugestões dos usuários.

Entendemos que esse livro poderá ser disponibilizado em formato digital, com acesso através do Totem. Essa interpretação encontra respaldo inclusive nas disposições da Lei Geral de Proteção dos Dados Pessoais, pois o livro físico implica, obrigatoriamente, a manutenção de um registro com os dados pessoais do usuário, os quais poderão ser acessados por terceiros. Além disso, o formato digital permite maior controle sobre o tratamento das informações e facilita a gestão das manifestações recebidas, sendo, portanto, mais recomendável.

Está correto nosso entendimento?

**RESPOSTA:** O entendimento está correto. Considerando que o PER não especifica que o livro seja físico, é perfeitamente possível que se utilizem os meios digitais para este fim.

**QUESTIONAMENTO 50:** Item 3.4.5.6 do Anexo 2 – Programa de Exploração Rodoviária (PER).

No Item 3.4.5.6 do PER está previsto o escopo, parâmetros técnicos e de desempenho além do prazo para implantação do Posto de Parada e Descanso.

Contudo, da leitura dos Parâmetros técnicos e de Desempenho não ficou clara sua conformação.

Assim, solicitamos esclarecimentos a respeito da sua metragem, quantidade de vagas, vestiários, bem como o fornecimento de projeto tipo com as características funcionais mínimas a serem consideradas quando da confecção do projeto funcional e posterior projeto executivo.

**RESPOSTA:** Os documentos disponíveis foram publicados junto ao Edital de Licitações e podem ser acessados pelo link:

<https://www.epe.segov.ms.gov.br/concorrencia-001-2024-rodovias-estaduais-ms-040-ms-338-e-ms-395-e-trechos-das-rodovias-federais-br-262-e-br-267-revisado/>.

Ademais, observados os termos do Contrato de Concessão, os projetos vinculados à concessão deverão ser elaborados pela futura Concessionária e encaminhados para aprovação da AGEMS.

**QUESTIONAMENTO 51:** Item 3.4.6 do Anexo 2 – Programa de Exploração Rodoviária (PER)

No leilão da Rodovia MS-112 (Concorrência Pública nº 001/2022), o Programa de Exploração da Rodovia, ao dispor sobre a Frente de Serviços Operacionais (Item 3.4) prevê, especificamente, no item 3.4.6., que elenca as características do Sistema de Pedágio e Controle de Arrecadação, que “A Concessionária deverá implantar e operar o Sistema de Arrecadação de Pedágio, os edifícios de apoio e as Praças de Pedágio, ao longo do trecho a ser concedido, podendo sua posição ser alterada em até 05 (cinco) quilômetros em ambos os sentidos. Caso a Concessionária julgar conveniente a alteração de qualquer praça de pedágio, além de 05 (cinco) quilômetros, deverá submeter à AGEMS, para sua aprovação, estudo técnico e análise do impacto no tráfego local que justifique a alteração da localização da praça de pedágio proposta pela Concessionária, conforme prazos estipulados no contrato”.

Entende-se, portanto, que, por simetria e para manutenção das práticas adotadas nas demais concessões realizadas no âmbito do Estado do Mato Grosso, as localizações dos pórticos de *Free Flow*, previstos no item 3.4.6 do PER, também podem ser alteradas em até 05 (cinco) quilômetros em ambos os sentidos, a critério da Concessionária, sem a necessidade de manifestação prévia da AGEMS.

Além disso, caso a Concessionária julgar conveniente a alteração de qualquer pórtico de *Free Flow*, além de 05 (cinco) quilômetros, deverá submeter à AGEMS, para sua aprovação, estudo técnico e análise do impacto no tráfego local que justifique a alteração da localização do pórtico de *Free Flow* proposta pela Concessionária, conforme prazos estipulados no contrato.

Está correto nosso entendimento?

**RESPOSTA:** O entendimento está correto.

**QUESTIONAMENTO 52:** Item 2.3 – Anexo 6 do Contrato de Concessão.

O Item 2.3 preceitua que “A verificação independente ocorrerá por, ao menos, 08 (oito) anos, tendo início a partir da Data de Eficácia do Contrato de Concessão, observado o prazo de contratação constante do item 2.2 acima.” A justificativa para esse prazo está relacionada ao fato de que sua atuação está ligada ao acompanhamento das obras realizadas no início da execução contratual, conforme previsto no item 2.3.1., de acordo com o qual “A verificação ocorrerá especialmente durante a fase de execução das obras auxiliando na verificação de atendimento dos parâmetros de desempenho determinados no PER e no Contrato de Concessão”.

No entanto, a expressão “ao menos 8 (oito) anos” sugere que o Verificador Independente poderá ter sua atuação estendida por todo o período da Concessão.

Contudo, considerando que no Modelo Econômico-Financeiro, na aba “Controle”, linha 514, os gastos com o Verificador Independente, que correspondem a R\$ 210.333,00 (duzentos e dez mil, trezentos e trinta e três reais) por mês, só são considerados nos primeiros 8 (oito) anos da concessão, entende-se que a atuação do Verificador Independente está limitada a esse período. Nosso entendimento está correto?

**RESPOSTA:** O entendimento não está correto. O Modelo Econômico-Financeiro foi estruturado considerando apenas os oito primeiros anos da Concessão pois esse é o período mínimo previsto contratualmente, que corresponde à fase mais intensa de execução das obras, período em que a atuação do Verificador Independente é essencial para o controle dos parâmetros de desempenho definidos no PER e no Contrato de Concessão. No entanto, caso seja necessário, a atuação do Verificador poderá ser estendida para além dos 8 anos, conforme determinação do Poder Concedente e observada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão.

**QUESTIONAMENTO 53:** Anexo 8, item 2.1.6 e Anexo 10, item 3.3. – ambos anexos do Contrato de Concessão.

No item 2.1.6 do Anexo 8 e no Item 3.3 do Anexo 10 há um typo denominado “Erro! Fonte de referência não encontrada.”

Solicitamos a retificação de ambas as cláusulas para constar a correta correlação.

**RESPOSTA:** No item 2.1.6 do Anexo 8, o erro de digitação se refere ao item 2.1.1, passando a redação, portanto, a “*2.1.6. As atribuições determinadas nas subcláusulas 2.1.1, 2.1.2, 2.1.4 e 2.1.5 poderão ser atribuídas a outros órgãos e entidades que integram a Administração Pública do Estado de Mato Grosso do Sul, conforme leis e regulamentos supervenientes, respeitados os princípios e as diretrizes fixados na subcláusula abaixo.*”

Em relação ao item 3.3 do Anexo 10, o erro de digitação se refere ao item 3.2 do referido Anexo, passando a redação, portanto, a “*3.3. A não efetivação do pagamento da Tarifa pelo Usuário, no prazo indicado no item 3.2 e observado o disposto a seguir, constituirá inadimplência para fins do Contrato e acarretará a emissão de auto de infração por evasão pela AGESUL, nos termos do artigo 209-A da Lei Federal nº 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro).*”

**QUESTIONAMENTO 54:** Cláusula 23.2.13, do Contrato de Concessão.

Considerando o disposto na Cláusula 23.2.13 do Contrato de Concessão, está correto o entendimento de que não há prazo contratualmente estipulado para identificação e comunicação de vícios ocultos do Sistema Rodoviário e dos Bens Reversíveis transferidos à Concessionária na Data de Eficácia? Em outras palavras, vícios ocultos do Sistema Rodoviário e dos Bens Reversíveis transferidos à Concessionária na Data de Eficácia poderão ser identificados e comunicados ao Poder Concedente a qualquer momento durante o prazo do Contrato de Concessão?

**RESPOSTA:** O entendimento está correto.

**QUESTIONAMENTO 55:** Cláusula 23.2.18, do Contrato de Concessão.

Considerando o disposto na Cláusula 23.2.18 do Contrato de Concessão, está correto o entendimento de que as providências a serem adotadas pela Concessionária para remoção e/ou recolocação de interferências existentes no Sistema Rodoviário, necessárias à execução das obras e serviços previstos no Contrato de Concessão — inclusive aquelas pertencentes a outras concessionárias de serviços públicos ou empresas de infraestrutura — não dependem de qualquer procedimento prévio de negociação ou obtenção de autorização junto a quaisquer entidades afetas à estrutura interferente?

**RESPOSTA:** O entendimento não está correto. A atuação deverá observar os trâmites formais, inclusive junto às entidades responsáveis pelas interferências envolvidas.

**QUESTIONAMENTO 56:** Item 2.1.2, Apêndice A do Anexo 8 do Contrato de Concessão.

Em relação Comitê Técnico de Governança do Contrato de Concessão, está correto o entendimento de que não há requisitos objetivos a serem observados para indicação do membro do Comitê Técnico pela SPE, não havendo vedação, por exemplo, à indicação de um profissional integrante do quadro de funcionários da SPE?

**RESPOSTA:** O entendimento está parcialmente correto. A SPE poderá indicar um profissional integrante do quadro de funcionários, desde que o indicado se enquadre no perfil descrito nos termos e especificações constantes no item 2 do Apêndice A – Regulamento do Comitê Técnico de Governança do Contrato de Concessão.

**QUESTIONAMENTO 57:** Item 6.1, Anexo 10 do Contrato de Concessão.

A exemplo da fórmula adotada para o Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda (cf. Anexo 12 do Contrato de Concessão), que incorpora os valores de tributos ao cálculo da Compensação Financeira, poderá haver incorporação dos valores pagos a título de PIS e COFINS no cálculo da Compensação de Evasão?

**RESPOSTA:** A Compensação de Evasão considera a compensação de 95% do valor cobrado dos usuários inadimplentes. Cabe à concessionária o pagamento dos tributos (PIS/COFINS e ISS).

**QUESTIONAMENTO 58:** Cláusula 23, Contrato de Concessão.

No tocante à alocação de riscos estabelecida pelo Contrato de Concessão, está correto o entendimento de que a o risco geológico deve ser considerado abrangido pela hipótese de caso fortuito ou força maior (23.2.7)? Caso negativo, favor esclarecer qual tratamento será dado à eventual materialização de risco geológico durante o prazo da concessão.

**RESPOSTA:** Conforme estabelecido no Contrato, considera-se caso fortuito ou força maior o evento assim definido na forma da lei civil e que tenha impacto direto sobre o desenvolvimento das atividades da Concessão. Assim, a alocação de riscos segue o princípio de que todos os riscos não expressamente atribuídos ao Poder Concedente são de responsabilidade da Concessionária. Dessa forma, eventual acidente

geológico somente poderá ser enquadrado como caso fortuito ou força maior mediante comprovação pela Concessionária de que se trata de evento imprevisível, inevitável e com efeitos diretos sobre a concessão, cabendo a ela o ônus da prova.

**QUESTIONAMENTO 59:** Cláusula 23, Contrato de Concessão.

No tocante à alocação de riscos estabelecida pelo Contrato de Concessão, está correto o entendimento de que a materialização de riscos residuais (assim considerados eventos que não foram especificamente atribuídos a uma das partes e que afetem de maneira negativa e significativa os custos relativos ao cumprimento das obrigações assumidas pela Concessionária) dará ensejo a procedimento de reequilíbrio econômico-financeiro?

**RESPOSTA:** O entendimento não está correto. A Concessionária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nos casos previstos na matriz de riscos do Contrato de Concessão.

**QUESTIONAMENTO 60:** Cláusula 23, Contrato de Concessão.

No tocante à alocação de riscos estabelecida pelo Contrato de Concessão, está correto o entendimento de que eventual ocorrência de acidente geotécnico poderá vir a ser considerada abrangida pela hipótese de caso fortuito ou força maior (23.2.7)? Caso negativo, favor esclarecer qual tratamento será dado à eventual ocorrência de acidente geotécnico durante o prazo da concessão.

**RESPOSTA:** Conforme estabelecido no Contrato, considera-se caso fortuito ou força maior o evento assim definido na forma da lei civil e que tenha impacto direto sobre o desenvolvimento das atividades da Concessão. Assim, a alocação de riscos segue o princípio de que todos os riscos não expressamente atribuídos ao Poder Concedente são de responsabilidade da Concessionária. Dessa forma, eventual acidente geotécnico somente poderá ser enquadrado como caso fortuito ou força maior mediante comprovação pela Concessionária de que se trata de evento imprevisível, inevitável e com efeitos diretos sobre a concessão, cabendo a ela o ônus da prova.

**QUESTIONAMENTO 61:** Item 12.

Considerando a necessidade de concluir *Value for Money-VFM* interno, suficiente para justificar a viabilidade econômico-financeira do projeto em tela, questionamos a possibilidade de inserir nova opção de garantia financeira oferecida para assegurar a plena execução, e com o objetivo garantir o fiel cumprimento das obrigações assumidas pelo contratado perante à Administração, inclusive as multas, os prejuízos e as indenizações decorrentes de possível inadimplemento, sem prejuízo das demais garantias já exigidas.

Tendo em vista que os atos serão praticados junto à B3 solicitamos a análise da possibilidade de apresentarmos como garantia financeira cotas do BR GOLD FUNDO DE INVESTIMENTO até o valor de R\$ 60.465.045,12 (sessenta milhões, quatrocentos e sessenta e cinco mil, quarenta e cinco reais e doze centavos) fundo de altíssima

liquidez devidamente regulamentado e em total conformidade com as normas do BACEN, B3, da ANBIMA e da CVM.

Ressaltamos o item 7.1 do regulamento anexo:

## CAPÍTULO VII-NEGOCIAÇÃO DAS COTAS

7.1.As Cotas poderão ser depositadas (a) para distribuição no mercado primário por meio do MDA–Módulo de Distribuição de Ativos, administrado e operacionalizado pela B3–Segmento Balcão, sendo a liquidação financeira realizada por meio da B3–Segmento Balcão; e (b) para negociação no mercado secundário, por meio do Fundos21–Módulo de Fundos, administrado e operacionalizado pela B3–Segmento Balcão, sendo a liquidação financeira dos eventos de pagamento e a custódia eletrônica das Cotas realizada por meio da B3–Segmento Balcão.

### COTAS DO FUNDO DE INVESTIMENTO

Dados Gerais – REGISTRO CVM	
Denominação do Fundo: BR GOLD FUNDO DE INVESTIMENTO EM DIREITOS CREDITÓRIOS	CNPJ: 60.327.259/0001-73
Denominação da Administradora: MASTER S/A CORRETORA DE CAMBIO, TITULOS E VALORES MOBILIARIOS	CNPJ: 33.886.862/0001-12
Diretor do Fundo: JOSE RICARDO DE QUEIROZ PEREIRA	CPF: 866.978.117-49
Denominação do Gestor da Carteira do Fundo: BRAX INVESTIMENTOS LTDA	CNPJ: 12.216.351/0001-13
Diretor Responsável Pela Gestão:	CPF:

EDUARDO NOVO COSTA PEREIRA	476.797.517-49
Data do registro de funcionamento: 09/04/2025	
Situação Atual: FASE PRÉ-OPERACIONAL	

É possível apresentarmos esta garantia financeira ampliando as possibilidades de garantias e modernizando o processo licitatório e de concessão?

**RESPOSTA:** A modalidade de garantia de proposta apresentada não se enquadra nas formas admitidas pela Lei. De acordo com a legislação, somente podem ser aceitos, no âmbito das licitações, as modalidades de garantia previstas no art. 96, §1º, da Lei Federal nº 14.133/2021 c/c art. 58, §4º, da Lei 14.133/2021.

### QUESTIONAMENTO 62: Item 14.8.8 – Edital.

O Edital de Licitação prevê em seu item 14.8.8 que o valor dos investimentos previstos no PER será objeto de desconto proveniente dos benefícios fiscais do REIDI – Regime

Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura, de acordo com a legislação pertinente, do momento da habilitação inicial no regime até o final do Prazo da Concessão.

Da análise do CAPEX do projeto verifica-se que o benefício foi aplicado integralmente sem distinção com relação aos itens que o compõem. Ou seja, não houve a distinção entre os investimentos considerados elegíveis aos benefícios do REIDI e aqueles que, segundo a regulamentação vigente, não se enquadram no regime.

Em especial, identificamos no CAPEX a inclusão dos seguintes itens como passíveis do benefício fiscal:

**Manutenção:** Despesas relacionadas às ações preventivas ou corretivas, que por sua natureza operacional, não integram o investimento de capital passível de incentivo fiscal.

**Desapropriações:** Custos decorrentes de procedimentos de desapropriação, que se trata de medidas compensatórias e não de investimentos em infraestrutura.

**Veículos:** Aquisição de bens móveis voltados à operação ou fiscalização, os quais não se configuram como parte da infraestrutura fixa do projeto.

Esses itens, conforme previsto na legislação e nas orientações referentes ao REIDI, não são passíveis de incentivo fiscal, o que pode comprometer a análise econômica e a correta mensuração dos benefícios gerados com a aplicação do regime.

Ante esse cenário, solicitamos esclarecimento sobre (i) a inclusão dos custos referentes à manutenção, desapropriações e aquisição de veículos na base de cálculo dos benefícios do REIDI; (ii) qual a metodologia adotada para integrar esses itens não elegíveis ao REIDI na formação do CAPEX total e na avaliação de viabilidade do projeto.

**RESPOSTA:** No Modelo Econômico-Financeiro, considerou-se uma alíquota única para a aplicação do benefício do REIDI, equivalente a 3,70% sobre todos os itens do CAPEX. Esse percentual foi estimado com base no desconto efetivo obtido em outros projetos de concessão rodoviária, sendo o resultado de uma taxa de 9,25% aplicada sobre uma base de 40%. Em virtude dessa premissa, que determina uma alíquota média, o desconto foi aplicado sobre todos os itens de CAPEX. Na prática, a concessionária deverá fazer a diferenciação entre os itens que se enquadram ou não no benefício do REIDI.

Quanto ao impacto dessa premissa na análise de viabilidade econômico-financeira do projeto, reforça-se que a taxa utilizada está em linha com o desconto “global” sobre o CAPEX que as concessionárias do setor tendem a obter com o REIDI. Outrossim, a título de referência, outros modelos editais consideram uma alíquota de 9,25% de desconto sobre Equipamentos e Sistemas, o que também não foi refletido nesta modelagem, visto que foi utilizado um percentual médio.

Importante ressaltar que, apesar da validade do questionamento para fins de avaliação da robustez do MEF editalício, este modelo é meramente referencial e não possui qualquer tipo de vínculo com o contrato de concessão.

**ESCLARECIMENTO 63:** Item 7 do Anexo 10 do Contrato.

Considerando que o sistema de compensações previsto no Anexo 7 e no 10 que estabelece a transferência mensal da Notificação de Compensação de Evasão, onde se lê "semestralmente" na Cláusula 7.3 do Anexo 10, deve-se ler "mensalmente". Favor confirmar nosso entendimento.

**RESPOSTA:** O entendimento não está correto. A Cláusula 7.3 do Anexo 10 trata especificamente dos usuários não identificados pela Concessionária, devendo o relatório mencionado ser apresentado semestralmente, sendo de responsabilidade da Concessionária, nos termos da Cláusula 7.1 do Anexo 10, identificar e implantar as medidas e as soluções necessárias para mitigar e/ou reduzir o percentual de Usuários não identificados.

**ESCLARECIMENTO 64:** Cláusula 17.2.3 da Minuta de Contrato.

Considerando que, nos termos da Cláusula 17.2.3 do Contrato de Concessão, a "Outorga Variável" a ser depositada mensalmente pela Concessionária na Conta Centralizadora será compensada com a "Compensação da Evasão" devida para a Concessionária, entende-se que, nas situações nas quais a "Compensação da Evasão" devida for igual ou maior que a "Outorga Variável" devida no mesmo período, a Outorga Variável será equivalente a zero, podendo ainda remanescer saldo em favor da Concessionária a ser compensado com recursos da Conta Centralizadora, por meio da Notificação de Compensação de Evasão. Favor confirmar este entendimento.

**RESPOSTA:** O entendimento está correto.

**ESCLARECIMENTO 65:** Item 3.2.6 do PER.

Em relação às obras do Contorno de Três Lagoas, em execução pelo DNIT, nos termos do item 3.2.6 do PER, a Concessionária deverá assumir o trecho após conclusão das referidas obras. Nesse sentido, é fundamental que seja disponibilizado cronograma de conclusão das obras para fins de acompanhamento pela futura concessionária, assim como os projetos e estudos referentes a tais intervenções.

**RESPOSTA:** Os documentos disponíveis foram publicados junto ao Edital de Licitações e podem ser acessados pelo link: <https://www.epe.segov.ms.gov.br/concorrencia-001-2024-rodovias-estaduais-ms-040-ms-338-e-ms-395-e-trechos-das-rodovias-federais-br-262-e-br-267-revisado/>. A obtenção das licenças, permissões, autorizações, cronogramas e demais documentos necessários à sua atuação será de responsabilidade da futura Concessionária, nos termos do Contrato de Concessão.

**ESCLARECIMENTO 66:** Item 3.2.6 do PER.

Em relação às obras do Contorno de Três Lagoas, em execução pelo DNIT, nos termos do item 3.2.6 do PER, a Concessionária deverá assumir o trecho após conclusão das referidas obras. Diante disso, entende-se que a Concessionária fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro em função de qualquer desconformidade das obras entregues em atenção às exigências do Contrato, PER e normas técnicas, assim como se as obras não forem integralmente concluídas pelo DNIT. Favor confirmar o entendimento.

**RESPOSTA:** O entendimento está correto. Caso a Concessionária seja instada pelo Poder Concedente a realizar as obras listadas no PER, total ou parcialmente, o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato será recomposto, conforme determina a Cláusula 8.1.5.1 do Contrato.

**ESCLARECIMENTO 67:** N/A

Considerando que a Cláusula 2.4 da Minuta de Contrato de Administração de Conta estabelece que os recursos depositados na Conta Centralizadora são oriundos da própria Concessão, não fazendo parte, portanto, do orçamento do Estado, entendemos que tais recursos também são originalmente da concessão, não integrando o patrimônio da Concessionária, mesmo que por ela arrecadados, como é o caso da Outorga Variável. Favor confirmar esse entendimento.

**RESPOSTA:** O entendimento está correto.

**ESCLARECIMENTO 68:** Item 14.10 do Edital.

A Cláusula 14.10 do Edital estabelece que a Proposta Econômica deverá ser válida por 180 dias contados da Data de Entrega dos Envelopes, podendo ser prorrogada por igual período mediante solicitação da Comissão Especial de Licitação, devendo, neste período, serem mantidas todas as suas condições. Entendemos, no entanto, que referida prorrogação está condicionada à expressa manifestação de vontade e concordância da Licitante. Favor confirmar nosso entendimento.

**RESPOSTA:** O entendimento está correto. Conforme exposto no item 14.11 do Edital, caso seja necessária a prorrogação da Proposta Econômica, a Comissão Especial de Licitação emitirá notificação à Licitante para que prorrogue o prazo de validade de sua Proposta Econômica, ficando a seu critério a renovação ou não, sob pena de desclassificação do certame.

**ESCLARECIMENTO 69:** Item 14.8.8 do Edital.

Considerando que o item 14.8.8, do Edital, prevê que a Proposta de Preço deverá considerar a aplicação do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI), disciplinado pela Lei Federal 11.488/2007, favor esclarecer qual o escopo do REIDI que as Licitantes deverão considerar para fins de elaboração das suas Propostas de Preço, incluindo, mas não se limitando, aos seguintes aspectos: (i) a partir de qual data; (ii) quais as condições aplicáveis; (iii) por qual período da Concessão.

**RESPOSTA:** Conforme o item 14.8.8 do Edital, as Licitantes deverão considerar, na elaboração de suas Propostas de Preço, os benefícios fiscais do REIDI aplicáveis do momento da habilitação inicial no regime até o final do Prazo da Concessão, nos termos da Lei e regulamentações pertinentes. Cabe à Licitante avaliar o escopo e as condições do benefício com base na legislação vigente.

**ESCLARECIMENTO 70:** Cláusula 10.1.1 do Contrato.

Nos termos da Cláusula 10.1.1 do Contrato, a redução do valor da Garantia de Execução do Contrato, a partir do 11º ano da Concessão, está condicionada ao cumprimento das Obras de Melhorias Operacionais e das Obras de Ampliação de Capacidade previstas no PER. Entendemos que essa exigência se refere exclusivamente às obras que, nos termos do PER e cronograma de obras, deveriam ter sido concluídas até aquele momento, não abrangendo obras cuja exigibilidade ainda não tenha se materializado. Favor confirmar nosso entendimento.

**RESPOSTA:** O entendimento está correto.

**ESCLARECIMENTO 71:** Cláusulas 19.1.2.2 e 21.3 do Contrato.

Tendo em vista o disposto na Cláusula 19.1.2.2 do Contrato, que prevê a possibilidade de início faseado da cobrança da Tarifa de Pedágio nos Pórticos de Pedágio Eletrônico, por rodovia, conforme a conclusão das obras e implantação dos sistemas, e o disposto na Cláusula 21.3, que vincula o depósito do Aporte ao início da operação dos pórticos, entendemos que o pagamento do Aporte também poderá ser realizado de forma faseada, acompanhando o início da cobrança em cada pórtico. Favor confirmar nosso entendimento.

**RESPOSTA:** O entendimento não está correto. Conforme as Cláusulas 21.3 e 19.1.2.3.1 do Contrato, o valor remanescente do Aporte (50%) deverá ser integralmente depositado antes do início da operação dos Pórticos de Pedágio Eletrônico, como condição para a solicitação de sua ativação. Embora o início da cobrança possa ser faseado (Cláusula 19.1.2.2), o Contrato não prevê o fracionamento do pagamento do Aporte em função desse faseamento.

**ESCLARECIMENTO 72:** Cláusula 17.2.1 e 20.6 do Contrato.

Tendo em vista o disposto na Cláusula 17.2.1 do Contrato, que estabelece que a Outorga Variável será calculada em 0,5% da Receita Bruta da Concessionária, a qual considera as Receitas Extraordinárias, e na Cláusula 20.6, que prevê a destinação de 10% da Receita Extraordinária à AGEMS, entendemos que, para fins de cálculo da Outorga Variável, a Receita Bruta considerada deverá ser apurada após o desconto do percentual das Receitas Extraordinárias pagas à AGEMS, evitando, assim, a incidência de dupla cobrança sobre essas receitas. Favor confirmar nosso entendimento.

**RESPOSTA:** O entendimento não está correto. Conforme as Cláusulas 17.2.1 e 20.6, a Outorga Variável é calculada sobre a totalidade da Receita Bruta, incluindo as Receitas Extraordinárias, sem a dedução do valor destinado à AGEMS.

**ESCLARECIMENTO 73:** Cláusula 21 do Contrato.

Nos termos da Cláusula 4.2 do Anexo 7, os valores arrecadados a título de multas aplicadas com fundamento no artigo 209-A do Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503/1997) são destinados exclusivamente ao Mecanismo de Compensação de Evasão. Cabe ao Banco Depositário promover a segregação desses valores no momento do depósito na Conta Centralizadora, assegurando sua

destinação adequada conforme os termos contratuais e a legislação vigente, notadamente o artigo 320 do CTB.

A Cláusula 21.2 do Contrato, por sua vez, estabelece que o Poder Concedente deverá manter, na Conta Centralizadora, o valor mínimo de R\$ 47.000.000,00 (quarenta e sete milhões de reais), precisamente para assegurar a execução do referido Mecanismo de Compensação da Evasão. Complementarmente, a Cláusula 21.2.1 prevê que, decorrido o prazo de cinco anos contados do início da operação dos Pórticos de Pedágio Eletrônico, o Poder Concedente poderá levantar o eventual valor excedente existente na Conta Centralizadora, desde que preservado o saldo mínimo mencionado.

Diante disso, e considerando que os valores arrecadados a título de multas são segregados pelo Banco Depositário especificamente para o fim de compensação da evasão e que o marco temporal de 5 anos está relacionado aos pórticos, justamente porque restrito à discussão da evasão e inadimplência no modelo free flow, entendemos que a possibilidade de levantamento de valores prevista na Cláusula 21.2.1 se aplica exclusivamente aos recursos destinados à Conta Centralizadora e segregados pelo Banco Depositário, oriundos da arrecadação das multas aplicadas com base no art. 209-A do CTB, desde que excedentes os R\$ 47.000.000,00 e que haja motivação para tanto — ou seja, apenas sobre os valores identificados pelo Banco como provenientes da arrecadação de multas e que ultrapassem o patamar fixado.

Dessa forma, entendemos também que os demais valores depositados na Conta Centralizadora, oriundos de outras fontes e dispositivos contratuais não estão abrangidos pela autorização de levantamento prevista na Cláusula 21.2.1, devendo permanecer na Conta para cumprimento das demais finalidades contratuais, salvo se expressamente acordado pelas partes de modo contrário.

Tal interpretação se mostra coerente com o regime contratual e legal aplicável, uma vez que os valores arrecadados a título de multa possuem destinação legal específica e exclusiva à compensação de evasão, não sendo admitida sua alocação a outras finalidades. A previsão de levantamento do excedente apenas reforça esse entendimento, permitindo a retirada de valores que, de fato, se acumularam sem utilidade imediata no escopo da destinação legalmente vinculada, sem comprometer o saldo necessário à operacionalização do Mecanismo.

Para os demais valores, é fundamental para a viabilidade, financiabilidade e segurança do contrato de concessão que permaneçam na conta centralizadora e sejam utilizados em benefício do contrato. Diante do exposto, favor confirmar o nosso entendimento.

**RESPOSTA:** Nos termos das cláusulas 21.2 e 21.2.1 do Contrato, o Poder Concedente deverá manter na Conta Centralizadora o valor mínimo de R\$ 47.000.000,00 (quarenta e sete milhões de reais), podendo, após 5 (cinco) anos contados do início da operação dos Pórticos de Pedágio Eletrônico, proceder ao levantamento do valor excedente que constar na Conta Centralizadora, transferindo-o para sua titularidade, sem segmentação dos valores.

**ESCLARECIMENTO 74:** Cláusulas 23.1.13 e 38.4 do Contrato.

Entendemos que o risco da Concessionária em eventos de caso fortuito e força maior previsto na cl. 23.1.13 do Contrato somente se aplica caso o evento em questão esteja coberto por apólices oferecidas no Brasil há pelo menos 2 (dois) anos, até o limite da média dos valores indenizáveis normalmente praticados no mercado por pelo menos duas seguradoras do ramo, independentemente de a Concessionária ter contratado tais apólices, nos termos das cláusulas 23.1.13 combinada com a 38.4. Favor confirmar nosso entendimento.

**RESPOSTA:** Nos termos da Cláusula 38.4 do Contrato de Concessão, um evento de caso fortuito ou força maior não será considerado para os efeitos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato se, ao tempo de sua ocorrência, corresponder a um risco segurável no Brasil há pelo menos 2 (dois) anos, até o limite da média dos valores indenizáveis por apólices normalmente praticados no mercado, por pelo menos duas empresas do ramo, independentemente de a Concessionária as ter contratado.

**ESCLARECIMENTO 75:** Cláusula 23.1.15 do Contrato.

Considerando o disposto na Cláusula 23.1.15 do Contrato, entendemos que a alocação de risco ali disciplinada se refere aos riscos contratuais que estavam originalmente alocados à Concessionária e que, caso passíveis de seguro, por qualquer razão atribuível à própria Concessionária – como o descumprimento de obrigações contratuais ou legais – vierem a ter a cobertura securitária excluída, cancelada ou não renovada. Nestas hipóteses, independente da materialização do risco ou da contratação do seguro, tais riscos seguirão alocados à Concessionária. Favor confirmar nosso entendimento.

**RESPOSTA:** O entendimento está correto.

**ESCLARECIMENTO 76:** Cláusulas 24.3.1.5, 24.3.2.6 e 24.3.2.7 do Contrato.

Nos termos da Cláusula 24.3.1 do Contrato, o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato poderá ser recomposto, dentre outras formas, por meio da (i) modificação das obrigações contratuais da Concessionária, (ii) estabelecimento, remoção ou alteração da localização dos Pórticos de Pedágio Eletrônico, e (iii) prorrogação do prazo da Concessão. Ocorre que essas duas formas não correspondem a meios líquidos de concretização desse reequilíbrio. Diante disso, entendemos que sua aplicação deve estar condicionada à anuência prévia da Concessionária, a fim de evitar impactos negativos na viabilidade da concessão e na continuidade da prestação dos serviços. Destacamos que essa necessidade de anuência já é uma prática observada no setor, conforme adotado na Concorrência Internacional nº 02/2024 (Lote Nova Raposo) e busca garantir a saúde financeira da Concessionária na prestação do serviço público, especialmente nos primeiros anos de Concessão. Favor confirmar nosso entendimento.

**RESPOSTA:** O entendimento não está correto. Os meios para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro são aqueles dispostos na Cláusula 24.3.1 do Contrato.

**ESCLARECIMENTO 77:** Cláusula 28.2 do Contrato.

A Cláusula 28.2 do Contrato de Concessão estabelece que a Concessionária deverá encaminhar à AGEMS, no prazo de 360 dias contados da Data de Eficácia, os instrumentos jurídicos que assegurem a capacidade financeira para a execução das obras e serviços e o cumprimento das obrigações contratuais, solicitamos a gentileza de confirmar nosso entendimento quanto ao momento de envio dos referidos instrumentos. Entendemos que a exigência da cláusula não implica a obrigatoriedade de a Concessionária celebrar e apresentar o contrato de financiamento propriamente dito dentro do prazo de 360 dias, mas sim encaminhar tal instrumento à AGEMS tão logo ele seja celebrado, ainda que após esse prazo. Essa lógica tem como base a complexidade e duração usual dos processos de estruturação financeira e negociação com agentes financiadores, que podem superar 360 dias e a natureza sensível, incerta e estratégica e, muitas vezes, confidencial dos documentos financeiros em fase de negociação. Desse modo, está correto o entendimento de que o objetivo da cláusula é garantir a existência da estrutura de financiamento necessária ao cumprimento das obrigações contratuais, e que a apresentação do contrato de financiamento deverá ocorrer após sua celebração, independentemente de o prazo ultrapassar os 360 dias inicialmente previstos?

**RESPOSTA:** Nos termos da Cláusula 28.2, a Concessionária deve apresentar à AGEMS, no prazo de 360 dias contados da Data de Eficácia, os instrumentos que comprovem a capacidade financeira para cumprir as obrigações contratuais, o que inclui contratos de financiamento ou outros documentos formais equivalentes.

Caso o contrato de financiamento ainda não esteja formalizado, é possível solicitar prorrogação do prazo, conforme a Cláusula 28.2.1, desde que comprovado o andamento da estruturação com instituições financeiras ou de captação de recursos. Assim, o contrato pode ser apresentado após o prazo inicial, desde que respeitadas as condições de prorrogação previstas no Contrato.

**ESCLARECIMENTO 78:** Cláusula 28.2 do Contrato.

Considerando que a Cláusula 28.2 do Contrato de Concessão estabelece que a Concessionária deverá encaminhar à AGEMS, no prazo de 360 dias contados da Data de Eficácia, os instrumentos jurídicos que assegurem a capacidade financeira para a execução das obras e serviços nos prazos fixados e o cumprimento das demais obrigações previstas no Contrato e no PER, entendemos que, em caso de não serem necessários financiamentos para a execução do Contrato, a Concessionária está desobrigada de fornecer as informações indicadas na respectiva Cláusula. Favor confirmar nosso entendimento.

**RESPOSTA:** O entendimento não está correto. Nos termos da Cláusula 28 do Contrato de Concessão, a Concessionária deverá apresentar no prazo indicado os instrumentos jurídicos que assegurem a capacidade financeira para a execução das obras e serviços nos prazos fixados e o cumprimento das demais obrigações previstas no Contrato e no PER.

**ESCLARECIMENTO 79:** Cláusula 40.11 do Contrato.

Nos termos da Cláusula 40.11, as apólices de seguro emitidas pela Concessionária deverão ter vigência mínima de 12 meses, a contar da data da assinatura do Contrato,

e deverão ser renovadas, sucessivamente, por igual período durante o Prazo da Concessão. No entanto, entendemos que essa exigência se aplica exclusivamente às apólices de seguros de caráter continuado, como aquelas relacionadas à operação e manutenção da concessão. Para apólices emitidas especificamente para cobrir riscos inerentes à execução de obras, compreendemos que sua vigência pode ser reduzida, compatibilizando-se com o período efetivo da obra e eventuais fases de testes, evitando a contratação de coberturas desnecessárias ou desproporcionais à duração do risco segurado. Favor confirmar nosso entendimento.

**RESPOSTA:** O entendimento está parcialmente correto. Em regra, deve-se observar o prazo descrito no item 40.11. No entanto, a Concessionária, desde que obtenha autorização prévia da AGEMS, poderá alterar coberturas ou outras condições das apólices de seguro, visando adequá-las às novas situações que ocorram durante a vigência do Contrato (item 40.14 do Contrato).

**ESCLARECIMENTO 80:** Item 6 do Anexo 4 do Contrato.

Nos termos do Anexo 4 do Contrato, as apólices emitidas para fins de garantia de execução do contrato devem assegurar a cobertura durante o prazo exigido, garantindo a adequada execução das obrigações contratuais pela Concessionária. Entendemos, no entanto, que não há exigência de que todas essas apólices sejam, necessariamente, renováveis, desde que a Concessionária assegure que exista, a qualquer tempo, uma apólice vigente que cumpra os requisitos estabelecidos. A obrigatoriedade de renovação pode, na prática, dificultar ou encarecer a emissão desses seguros, tornando-se uma exigência desnecessária para a finalidade pretendida. Favor confirmar nosso entendimento.

**RESPOSTA:** Conforme estabelecido na Cláusula 40.5 do Contrato, a Concessionária deverá, durante todo o prazo da concessão, contratar e manter em vigor, minimamente, as apólices de seguro de (i) danos materiais e de (ii) responsabilidade civil, observados os requisitos das Cláusulas 40.5.1 e 40.5.2. Demais contratações ficam à critério da Concessionária.

**ESCLARECIMENTO 81:** Item 1.5 do Anexo 5 do Contrato.

A Cláusula 1.5 do Anexo 5 estabelece os prazos para encaminhamento de informações à AGEMS, dispondo que os dados indicados nos itens 1.2.1, alíneas (a) e (b), bem como nos itens 1.2.2 e 1.2.3, devem ser enviados em até 90 (noventa) dias após o encerramento do exercício anual. Já as informações constantes do item 1.2.1, alínea (c), devem ser encaminhadas até 140 (cento e quarenta) dias antes da data da revisão ordinária. Diante disso, entendemos que, sem prejuízo da apuração dos dados constantes dos itens 1.2.1, (a) e (b), e 1.2.2 e 1.2.3 após o encerramento do exercício, os dados a serem considerados no âmbito da revisão ordinária corresponderão àqueles apurados até a data de apresentação do pedido pela Concessionária. Esse entendimento visa compatibilizar a sistemática de envio de informações com a exigência de que a revisão ocorra no intervalo máximo de 12 (doze) meses entre revisões ordinárias, conforme estabelecido contratualmente. Isso porque aguardar o decurso do prazo de 90 (noventa) dias após o encerramento do exercício para somente então iniciar a revisão inviabilizaria a realização tempestiva da revisão no

ciclo devido, gerando distorções e comprometendo a previsibilidade econômico-financeira da concessão. Favor confirmar se esse entendimento está correto.

**RESPOSTA:** O entendimento não está correto. A Cláusula 1.5 estabelece que as informações dos itens 1.2.1 (a) e (b), 1.2.2 e 1.2.3 devem ser enviadas em até 90 dias após o encerramento do exercício anual, enquanto as do item 1.2.1 (c) devem ser enviadas até 140 dias antes da revisão ordinária.

O Contrato não prevê a consideração de dados apurados até a data de apresentação do pedido de revisão. A sistemática definida visa garantir a previsibilidade do processo, cabendo à Concessionária planejar o envio das informações dentro dos prazos estipulados, sem prejuízo da observância do intervalo máximo de 12 meses entre revisões ordinárias.

**ESCLARECIMENTO 82:** Item 1.5 do Anexo 5 do Contrato.

A Cláusula 1.5 determina que a Concessionária deve encaminhar à AGEMS as informações referentes ao item 1.2.1, (a) e (b), e aos itens 1.2.2 e 1.2.3 em até 90 (noventa) dias após o encerramento do exercício anual, enquanto as informações relativas ao item 1.2.1, (c) devem ser enviadas até 140 (cento e quarenta) dias antes da data da revisão ordinária. Entendemos, no entanto, que esses prazos devem ser contados antes do fim do exercício social e não após seu encerramento. Isso porque, se as informações forem enviadas somente depois do encerramento do exercício, há o risco de que não sejam devidamente consideradas na revisão ordinária corrente, o que poderia comprometer a regularidade do processo de reequilíbrio econômico-financeiro e planejamento da concessão. Com isso, está correto o entendimento de que, onde se lê "A Concessionária deverá encaminhar à AGEMS as informações referentes ao item 1.2.1, (a) e (b), e aos itens 1.2.2 e 1.2.3, em até 90 (noventa) dias após o encerramento do exercício anual e, as informações relativas ao item 1.2.1, (c), até 140 (cento e quarenta) dias antes da data da revisão ordinária.", leia-se "A Concessionária deverá encaminhar à AGEMS as informações referentes ao item 1.2.1, (a) e (b), e aos itens 1.2.2 e 1.2.3, em até 90 (noventa) dias antes do encerramento do exercício anual e, as informações relativas ao item 1.2.1, (c), até 140 (cento e quarenta) dias antes da data da revisão ordinária."?

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

**ESCLARECIMENTO 83:** Item 2.7 do Anexo 5 do Contrato.

Nos termos do item 2.7 do Anexo 5, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio da utilização do Fluxo de Caixa Marginal, quando decorrente da execução de obras e serviços não previstos originalmente no PER, será realizada somente após sua conclusão integral. Entendemos, no entanto, que essa diretriz deve ser interpretada à luz das circunstâncias do caso concreto, considerando a natureza do evento gerador do desequilíbrio e a forma mais adequada para sua recomposição. Em especial, no caso de obras, compreendemos que a recomposição pode ser realizada de forma faseada ou concomitante à execução dos serviços, à medida em que os impactos financeiros forem efetivamente sendo suportados pela Concessionária. Essa interpretação visa evitar a sobrecarga financeira da Concessionária, garantir a continuidade e a qualidade das intervenções e preservar o

equilíbrio do contrato ao longo do tempo. Esse entendimento já é, inclusive, reproduzido e implementado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, que estabelece, no art. 90 da Resolução nº 6.032, de 21 de dezembro de 2023, que instituiu a Terceira Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias Federais. Favor confirmar o entendimento.

**RESPOSTA:** O item 2.7 prevê que a recomposição via Fluxo de Caixa Marginal, em razão de obras não previstas no PER, será realizada apenas após sua conclusão integral. A possibilidade de recomposição faseada ou concomitante dependerá de avaliação e autorização expressa da AGEMS, conforme o caso concreto.

**ESCLARECIMENTO 84:** Item 2.6.1 do Anexo 6 do Contrato.

Considerando que determinadas solicitações podem envolver questões complexas ou demandar maior tempo para obtenção das informações necessárias, entendemos que, quando devidamente justificado, será possível requerer prazo adicional para resposta. Favor confirmar nosso entendimento.

**RESPOSTA:** O entendimento está correto. O item 2.6.2 do referido anexo permite a revisão do prazo de resposta ao Verificador Independente, a depender da complexidade dos dados, informações, esclarecimentos ou documentos a serem disponibilizados.

**ESCLARECIMENTO 85:** Item 4.7.2.3 do Anexo 7 do Contrato.

Nos termos da Cláusula 4.7.2.3 do Contrato, caso a apuração do risco de demanda indique que o volume da demanda superou o limite superior da banda prevista no Anexo 12, a Concessionária deverá, no prazo de até 10 (dez) dias contados do envio da Notificação de Compartilhamento do Risco de Demanda, efetuar o depósito, na Conta Centralizadora, do montante correspondente a 50% da diferença apurada. Entendemos, contudo, que, em vez de realizar o pagamento anualmente, o saldo a favor do Poder Concedente deve ser acumulado e compensado dentro de um período quinquenal, sendo o ajuste final realizado nas revisões quinquenais, considerando eventuais créditos Página 7 de 8 em favor da Concessionária, eventuais desequilíbrios, a possibilidade de inclusão de novos investimentos ou a própria modicidade tarifária. Dessa forma, os valores devidos ao Poder Concedente seriam reequilibrados ao final de cada período de 5 anos, enquanto os créditos da Concessionária continuariam a ser pagos anualmente. Desse modo, tendo em vista que o Anexo 7 corresponde a uma Minuta de Contrato de Administração de Contas, passível, portanto, de alterações pelas partes, está correto o entendimento que esse ajuste poderá ser implementado?

**RESPOSTA:** O entendimento não está correto. Deverá ser observada a Cláusula 4.7.2.3 que prevê que ultrapassado o limite superior da banda de demanda, a Concessionária deve efetuar o depósito de 50% da diferença apurada em até 10 dias da notificação.

**ESCLARECIMENTO 86:** Item 2.1.5.2 do Anexo 8 do Contrato.

Nos termos do item 2.1.5.2 do Anexo 8 do Contrato, cabe à SEILOG expedir a Declaração de Utilidade Pública (DUP) para fins de desapropriação das áreas necessárias à execução das obras previstas no PER. No entanto, considerando o disposto no artigo 6º do Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, entendemos que a emissão da DUP deve ser formalmente realizada pelo Governador do Estado, ainda que a SEILOG seja a responsável pelo trâmite interno do processo. Desse modo, está correto o entendimento de que o Governador do Estado emitirá o expedir o Decreto de Utilidade Pública para fins de desapropriação das áreas necessárias à execução das obras previstas no PER?

**RESPOSTA:** O entendimento está correto.

**ESCLARECIMENTO 87:** Item 1.3 do Anexo 12 do Contrato.

Nos termos do item 1.3 do Anexo 12 do Contrato, as informações necessárias à aplicação do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda serão extraídas dos volumes de tráfego reais registrados nos Pórticos de Pedágio Eletrônico da Concessionária e/ou dos instrumentos de fiscalização à disposição da AGEMS, incluindo-se o tráfego de veículos isentos e evasores. Entendemos que os veículos isentos considerados para fins desse cálculo são aqueles assim reconhecidos por decisão judicial ou determinação administrativa. Motocicletas e veículos operacionais da Concessionária, por sua vez, devem ser excluídos da apuração da demanda, uma vez que: (i) As motocicletas são tradicionalmente isentas do pagamento da tarifa de pedágio, conforme política pública vigente. Elas não integram as projeções de receita dos estudos técnicos da concessão, pois não impactam a arrecadação. Assim, sua inclusão na apuração da demanda criaria uma distorção indevida, pois esses veículos nunca compuseram a base de cálculo do Mecanismo. (ii) Os veículos operacionais da Concessionária, por sua vez, além de isentos e ausentes da base de cálculo original, são essenciais para a prestação dos serviços públicos de manutenção e segurança viária. Considerá-los na apuração da demanda poderia gerar distorções no Mecanismo, além de desincentivar o adequado desempenho das obrigações contratuais da Concessionária. Diante disso, está correto o entendimento de que os veículos isentos para fins do Mecanismo incluem apenas aqueles assim reconhecidos por decisão judicial ou determinação administrativa, com a devida exclusão das motocicletas e dos veículos operacionais da Concessionária da apuração da demanda?

**RESPOSTA:** De acordo com o item 6 do Anexo 11 – Sistema Tarifário do Contrato, terão trânsito livre no Sistema Rodoviário e ficam, portanto, isentos do pagamento de tarifa de pedágio, os seguintes veículos: (i) Motocicletas, motonetas e bicicletas a motor; (ii) veículos de propriedade de órgãos públicos municipais, estaduais e federal; (iii) veículos de uso do Comando de Policiamento Rodoviário da Polícia Militar do Estado de Mato Grosso do Sul e da Polícia Rodoviária Federal; e (iv) veículos de atendimento público de emergência, tais como, do Corpo de Bombeiros e Ambulâncias, quando em exercício.

**ESCLARECIMENTO 88:** Anexo III, Tabela VII, item 2, do Edital.

Nos termos do Anexo III, Tabela VII, item 2 do Edital, a Licitante pode comprovar sua qualificação técnica por meio de Profissional Qualificado. Contudo, a mesma tabela indica a apresentação de "organograma e quadro de cotistas ou acionistas, acompanhado do ato de constituição da empresa nomeada no atestado, de modo a comprovar a relação existente entre a Licitante e o titular do atestado.". Esta apresentação de organograma somente se faz necessária para o caso de que o atestado seja apresentado em nome de PESSOA JURÍDICA DISTINTA DA PRÓPRIA LICITANTE, por exemplo, empresa de seu grupo econômico. Por outro lado, caso o atestado seja apresentado em nome de PROFISSIONAL QUALIFICADO, como expressamente autorizado pelo edital, como acima exposto, o vínculo a ser demonstrado não é mais entre "empresa nomeada" e a licitante, mas entre o PROFISSIONAL QUALIFICADO e a LICITANTE, o que deve ser realizado em observância ao item 22 do Anexo III ao Edital. Ali já estão expressos os meios de demonstração desse vínculo. Ademais, inexistente justificativa razoável, assim como é inviável, que se exija que haja vínculo entre a empresa para a qual o PROFISSIONAL QUALIFICADO trabalhava quando da obtenção do atestado (pois não precisa ser a licitante ou empresa de seu grupo econômico) e a LICITANTE, posto que essa relação pode inexistir. E, repita-se, não se pode exigir que haja tal vínculo entre essas empresas. A proposta de se aceitar atestado em nome de PROFISSIONAL QUALIFICADO é exatamente a de ampliar a competitividade e permitir um profissional atenda aos requisitos de qualificação impostos, bastando que ele tenha vínculo atual com a licitante e mesmo que não tenha adquirido tal qualificação enquanto vinculado à licitante. Essa é a prática nos editais recentes da ANTT, ARTESP, SEINFRA/MG, dentre outros. O foco da aferição da qualificação técnica, neste caso, recai sobre a qualificação técnica individual do profissional, conforme demonstrada por meio de atestados que comprovem sua experiência anterior, e o vínculo desse profissional com a Licitante. Com base nessa leitura, a empresa com a qual o PROFISSIONAL QUALIFICADO manteve vínculo quando adquiriu a qualificação objeto do atestado, portanto, não possui qualquer importância e muito provavelmente não possui vínculo com a licitante para a qual o PROFISSIONAL QUALIFICADO tem seu atestado apresentado e vínculo atualmente constituído. A apresentação de organograma e quadro societário daquela empresa não possui qualquer finalidade, objetivo ou relevância para fins da licitação. Portanto, está correto o entendimento de que, para fins de comprovação da qualificação técnica da Licitante por meio de PROFISSIONAL QUALIFICADO, a apresentação de (1) atestado técnico que comprove a realização das atividades indicadas no Anexo III, Tabela VII, item 1 e (2) PROVA DE VÍNCULO ENTRE A LICITANTE E O PROFISSIONAL QUALIFICADO, na forma do item 22 do Anexo III, é suficiente? Em caso negativo, favor indicar qual objetivo da apresentação de organograma e quadro de cotistas ou acionistas, acompanhado do ato de constituição da empresa nomeada no atestado e como esta documentação deveria ser apresentado na situação hipotética acima tratada.

**RESPOSTA:** O entendimento não está correto. Tanto os Atestados quanto o Organograma, listados no Anexo III, Tabela VII – Documentos Relativos à Qualificação Técnica, devem ser apresentados pelas Licitantes, independentemente de seu tipo societário. Apresentação de organograma e quadro de cotistas ou acionistas, acompanhado do ato de constituição da empresa nomeada no atestado, é necessária para que se comprove a relação existente entre a licitante e o titular do atestado.