

Questionamentos referentes à Consulta Pública realizada entre 31/07 e 14/09/2021

Lote Ouro Preto

PROGRAMA DE CONCESSÃO DE RODOVIAS DE MINAS GERAIS
LOTE OURO PRETO

QUESTIONAMENTOS REFERENTES À CONSULTA PÚBLICA REALIZADA ENTRE 31/07 E 14/09/2021

Beneficiário Final:

Governo do Estado de Minas Gerais

Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade – SEINFRA

Estruturadores:

Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais - BDMG

Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID

Consultores Técnicos:

Nathan Associates Inc.

Dynatest Engenharia Ltda.

Mind Estudos e Projetos de Engenharia Ltda.

Queiroz Maluf Sociedade de Advogados

APRESENTAÇÃO

Este relatório apresenta as respostas aos questionamentos realizados no período da Consulta Pública da Concessão do Lote Ouro Preto, entre os dias 31 de julho e 14 de setembro de 2021.

1) Questionamento 1

“Por favor, poderiam repassar maiores informações das audiências públicas que estão agendadas para o lote Ouro Preto-Brumadinho? As cidades e endereços que acontecerão as audiências presenciais e se haverá audiência on-line.”

Resposta/Encaminhamento

O interessado recebeu a resposta de forma tempestiva.

2) Questionamento 2

“Gostaria de saber como participar da consulta pública, uma vez que não há no link documento referente à consulta pública do lote Ouro Preto de privatização da rodovia.”

Resposta/Encaminhamento

O interessado recebeu a resposta de forma tempestiva.

3) Questionamento 3

“Sobre Programa de Concessões Rodoviárias de MG, Trecho ou Lote Ouro Preto para concessões de rodovias, gostaria de saber como serão tratados os casos de condomínios entre Itabirito e Alphaville, visto ser um pequeno trecho de menos de 10 km, onde circulam moradores locais em compras no centro comercial em Alphaville, estudantes, profissionais liberais, entre outros que ali prestam serviços.

Isto impactará nosso dia a dia sensivelmente, já que o grande movimento local é de caminhões, ônibus e outros veículos advindos de municípios mais distantes e até de outros estados, a quem justifica-se a cobrança de pedágios.

Assim sendo gostaríamos de saber a quem devemos dirigir nosso pleito, pois, não fomos ouvidos até o momento.”

Resposta/Encaminhamento

Foi realizada nova análise do posicionamento da praça de pedágio P1, localizada na BR-356, sendo realocada do km 32,6 para o km 40,7. Desta forma, evitando áreas predominantemente de moradia e os impactos no trânsito local citado no questionamento. Além disso, o projeto foi ajustado para adotar, como política tarifária, o desconto de usuário frequente (DUF), por meio do qual o usuário de veículos leves (categoria 1) que passam na mesma praça de pedágio, em um mesmo sentido, utilizando TAG, recebem desconto da 2ª até a 30ª viagem realizada em um mesmo mês. A medida objetiva proporcionar justiça tarifária aos usuários e já faz parte da maioria das concessões rodoviárias recentes do país, inclusive do programa federal de concessões rodoviárias. A utilização do DUF, além de beneficiar os usuários frequentes, é um

incentivo aos motoristas a utilizarem tecnologias modernas e seguras de pagamento de pedágio, reduzindo possíveis perdas de tempo ocorridas no pagamento manual do pedágio e a minimização de contato e manuseio com dinheiro.

4) Questionamento 4

“Em alguns trechos, há inclusão de rodovias federais e municipais. Todas já estão delegadas para que haja suas respectivas concessões?”

Resposta/Encaminhamento

Os Termos de transferência dos trechos cuja jurisdição não pertençam ao Estado serão assinados até a publicação do Edital do certame.

5) Questionamento 5

“Notamos que no plano de concessão anterior o lote incluía a CM-120. Dessa forma, qual a motivação da retirada desta rodovia dos planos de concessão?”

Resposta/Encaminhamento

O arranjo final objetivou o melhor arranjo entre modicidade tarifária e atratividade econômica do projeto. A exclusão do trecho da MG-120 considerou tais objetivos na identificação do trecho mais viável para o Lote.

6) Questionamento 6

“Na análise do trecho a ser concessionado, notamos a presença de uma variante recém executada da BR356. A existência desta variante foi considerada na concepção dos estudos de engenharia do modelo proposto?”

Resposta/Encaminhamento

O trecho em questão foi executado pela empresa VALE S/A. O desvio faz parte do projeto de descomissionamento da barragem Vargem Grande, que será realizado pela Vale. No momento do estudo esse trecho não foi considerado, visto que, até o presente momento, não é de acesso público.

7) Questionamento 7

“No que diz respeito a rotas de fuga e/ou estradas alternativas que eventualmente existam ou venham a ser criadas por governos municipais, o que está previsto para bloqueio??”

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para incluir a possibilidade de a concessionária implantar cabines de bloqueio em alguns pontos específicos, mediante prévia autorização do Poder Concedente, sem direito ao reequilíbrio econômico-financeiro correspondente a esse investimento.

8) Questionamento 8

“Com o pedágio implantado na BR-356, metade do tráfego deverá ser desviado para a MG-129. Dessa forma, foi estudado inserir o trecho de Ouro Preto a Congonhas -- 55 Km -- para evitar essa fuga?”

Resposta/Encaminhamento

O trecho em questão da MG-129 se encontra atualmente pavimentado, com velocidade de fluxo livre considerada de 80km/h, tendo sido representado na malha da simulação de tráfego, com fuga irrelevante. Isso porque os fluxos prioritários identificados nas pesquisas de origem e destino são entre a Região Metropolitana de Belo Horizonte e os Municípios de Itabirito, Mariana e Ouro Preto e, para essas regiões, a rota pela MG 129 implica em um aumento de aproximadamente 40 km no percurso (da rota de fuga), sendo que os valores de custo financeiro em função da distância e o custo financeiro atribuído ao tempo de viagem obtidos pela Pesquisa de Preferência Declarada, aliado à necessidade de passar pelo menos um pedágio na BR 040, torna a rota de fuga citada muito pouco provável de ser realizada pelo usuário da concessão. De toda forma, o trecho da MG-129 que liga Ouro Preto a Ouro Branco está previsto no contrato como investimento pré-autorizado no contrato.

9) Questionamento 9

“Conforme descrito nos materiais disponibilizados, para a obtenção dos custos unitários para os diferentes serviços orçados, foram utilizadas como referência as listas de preços do DER/MG, SINAPI/MG (não desonerado) e SICRO/MG, referente a setembro/ 2020, data base dos estudos. Estamos em época de aumentos significativos de insumos, como por exemplo o cimento, aço e derivados, materiais betuminosos, diesel, etc., que impactam sobremaneira no custo das obras e por consequência no valor de investimentos previstos. Diante disso, pergunta se:

Diante disso, sugerimos que quando do lançamento do Edital seja feito novo orçamento, adotando-se as tabelas de preços que reflitam os valores de insumos atualizados na época.”

Resposta/Encaminhamento

A data base do orçamento foi atualizada para julho de 2021.

10) Questionamento 10

“Conforme descrito nos materiais disponibilizados, para a obtenção dos custos unitários para os diferentes serviços orçados, foram utilizadas como referência as listas de preços do DER/MG, SINAPI/MG (não desonerado) e SICRO/MG, referente a setembro/ 2020, data base dos estudos. Estamos em época de aumentos significativos de insumos, como por exemplo o cimento, aço e derivados, materiais betuminosos, diesel, etc., que impactam sobremaneira no custo das obras e por consequência no valor de investimentos previstos. Diante disso, pergunta se:

Percebemos um grande risco ao futuro Concessionário decorrente da defasagem entre as variações de custos que impactam nos investimentos e o índice que corrige anualmente as tarifas de pedágio – IPCA. Sugerimos que seja avaliado outro índice para reajuste das tarifas que minimize esse risco ao futuro concessionário e/ou que seja previsto no Edital e Contrato de Concessão um mecanismo para sanar esse provável desequilíbrio.”

Resposta/Encaminhamento

Foi realizada avaliação e definiu-se pela manutenção do índice de correção IPCA para as tarifas de pedágio, visto ser recorrentemente utilizado em contratos similares de concessões rodoviárias.

11) Questionamento 11

“Verificando os estudos desenvolvidos para o referido Lote, nos chamaram a atenção os baixos valores previstos para as verbas de Administração Local, Canteiro e Obras e Mobilização e Desmobilização contidos nas planilhas de CAPEX. Percebemos que, em vez das referidas verbas terem sido calculadas a partir da real necessidade de recursos para cada ano, tipo de intervenção e rodovia, as mesmas foram obtidas a partir da aplicação de percentuais sobre os valores dos serviços, ao que se parece. Os valores previstos para as referidas verbas são, em nosso entendimento, completamente insuficientes face à real necessidade de estrutura de apoio para fazer frente aos investimentos previstos.

Sugerimos que os mesmos sejam recalculados, com memórias de cálculo específicas para cada uma das verbas, visando evitar se iniciar um processo de concessão já com um desequilíbrio no valor de investimentos previstos, conforme motivos descritos acima.”

Resposta/Encaminhamento

Foi realizada uma análise sobre as verbas destinadas para administração Local, Canteiro e Obras e Mobilização e Desmobilização utilizados em outros estudos de Concessão, e constatou-se que o valor utilizado no presente estudo está de acordo com o praticado.

12) Questionamento 12

“Qual é o nível de evolução dos estudos de engenharia e dos projetos que deram origem às estimativas de CAPEX? Todos eles serão disponibilizados?”

Resposta/Encaminhamento

Os estudos de engenharia e socioambiental, em nível adequado para a presente etapa do processo, encontram-se disponibilizados no Data Room do projeto.

13) Questionamento 13

“É apresentada a modelagem de diversas tranches de dívida no Modelo Econômico-Financeiro. O BDMG tem intenção de participar de alguma forma do financiamento deste lote, seja como assessor, estruturador, emissor de fiança bancária ou mesmo financiador do projeto?”

Resposta/Encaminhamento

O BDMG foi contratado pelo Estado para realizar a estruturação do presente projeto. Contudo, além da estruturação, o banco também promove soluções financeiras para o setor privado, em conformidade com política de governança corporativa, e poderá conceder futuro financiamento à concessionária, seguindo os procedimentos de análise e contratação vigentes.

14) Questionamento 14

“No que se refere à Conserva de Rotina, identificamos que para o serviço de roçada a quantidade de roçadas/capina é insuficiente para manter o nível de exigência do PER de no

máximo 30 cm de altura da vegetação. Sugerimos aumentar essa quantidade para a média de 12 roçadas/ano, assim como é praticado pelas concessionárias atualmente na região.”

Resposta/Encaminhamento

O quantitativo e valor considerados no estudo em questão estão em linha com indicativos atuais das demais concessões rodoviárias e atendem às exigências/definições do TCU conforme Acórdão AC-2604-37/13-P elaborado na Fase III do Programa de Concessões Rodoviárias Federais.

15) Questionamento 15

“A estrutura organizacional proposta é bastante enxuta sem a presença de cargos seniores. Na visão do governo essa otimização não penaliza a concessionária na obtenção e controle de financiamentos e/ou recursos no mercado de capitais? Esta nos parece uma estrutura para grupos maiores e consolidados, que conseguem gerir seus ativos através de Centros de Serviços Compartilhados?”

Resposta/Encaminhamento

A estrutura foi dimensionada de forma a atender as necessidades da equipe técnico/administrativa/gerencial da concessionária e foram considerados cargos de diretoria/presidência, e gerências. Ressalta-se que o quantitativo de equipe de gestão e operação considerados no estudo em questão estão em linha com indicativos atuais das demais concessões rodoviárias. Além disso, os estudos elaborados pelo Estado são sempre referenciais, cabendo ao licitante realizar suas próprias análises.

16) Questionamento 16

“Sugerimos que o Prazo do Contrato seja expressamente vinculado à assinatura do Termo de Ajuste Final e Quitação.”

Resposta/Encaminhamento

Foi estabelecido que o Prazo do Contrato é vinculado à assinatura do Termo de Ajuste Final.

17) Questionamento 17

“Sugerimos a exclusão dessa definição do Edital.”

Resposta/Encaminhamento

A definição foi excluída do edital.

18) Questionamento 18

“Sugerimos que seja solicitado pelo Poder Concedente apenas uma via física dos três envelopes a serem entregues na data do leilão, acompanhado da via eletrônica. Solicitamos também que não haja a exigência de cópias autenticadas para os documentos que compõem os envelopes.”

Resposta/Encaminhamento

As sugestões foram incorporadas no edital.

19) Questionamento 19

“Sugerimos que seja indicado o mês de referência para fins de atualização pelo IPCA ou que se confirme a data-base de setembro/2020 indicado na Cl. 5.8 do Contrato.”

Resposta/Encaminhamento

A data-base a ser considerada para fins de atualização pelo IPCA é julho/2021.

20) Questionamento 20

“Sugerimos que pelo menos 50% do valor da Outorga Fixa paga pela Licitante Vencedora fique na Conta de Concessão ou em outra conta vinculada do Projeto (a ser prevista no Contrato), como Recursos Vinculados, para garantir o pagamento de eventuais reequilíbrios em favor da Concessionária.”

Resposta/Encaminhamento

A concessão já possui previsão de um colchão de liquidez, que será viabilizado por meio de pagamento de recursos vinculados ao longo da concessão, para fazer frente também a reequilíbrios econômico-financeiros, conforme cláusulas 22 e 23 do Contrato, razão pela qual a finalidade requerida já estará assegurada.

21) Questionamento 21

“Sugerimos que a escolha de contratar uma Participante Credenciada (corretora cadastrada a B3) fique sob decisão da Licitante. Não havendo necessidade dessa representação para participação no leilão.”

Resposta/Encaminhamento

A participação de corretora credenciada está de acordo com orientação emanada pela B3 e por outros certames que envolvem concessões rodoviárias, por isso a exigência está mantida.

22) Questionamento 22

“Sugerimos que a exigência de descrição de estrutura de controle/acionária se limite a determinado nível societário sem necessariamente alcançar as pessoas jurídicas tampouco necessidade de nominar todas as pessoas físicas.”

Resposta/Encaminhamento

A Minuta de Edital foi alterada para prever que a apresentação do organograma indicativo seja o da SPE, devida quando da assinatura do Contrato de Concessão.

23) Questionamento 23

“Sugerimos que seja esclarecido se a regularidade fiscal perante a Fazenda Estadual de fato se restringe a débitos inscritos em dívida ativa.”

Resposta/Encaminhamento

Conforme estabelecido em edital, a licitante deverá apresentar certidão de regularidade de débito tributário perante a Fazenda Estadual, inscritos em dívida ativa, do domicílio ou sede da Licitante.

24) Questionamento 24

“Esclarecer se as certidões positivas com efeitos de negativa também demandam prova de quitação ou de documento com a situação atualizada das ações judiciais e/ou procedimentos administrativos arrolados.”

Resposta/Encaminhamento

As disposições do item 10.16 se aplicam a todas as certidões positivas ou que nelas não estejam consignadas a situação atualizada do(s) débito(s).

25) Questionamento 25

“Sugerimos que seja incluído no cronograma, após o evento 19 (que deveria ser o evento 20 pois o evento 18 está duplicado) "Assinatura do Contrato", um novo evento onde é esclarecido quando será a Assunção do Trecho / Termo de Arrolamento de Bens do projeto licitado e eventualmente, quais serão as medidas a serem tomadas caso haja atraso nesse processo.”

Resposta/Encaminhamento

A assunção do trecho e a assinatura do termo de arrolamento de bens são temas tratados contratualmente, razão pela qual não estão na minuta de edital.

26) Questionamento 26

“Sugerimos que o Edital estabeleça quais são as sanções e penalidades aplicáveis em seu âmbito.”

Resposta/Encaminhamento

As previsões do edital foram ajustadas no sentido de mencionar expressamente o regramento legal pertinente, a saber, o art. 87, incisos III e IV c/c art. 88, todos da Lei nº 8.666/93.

27) Questionamento 27

“Sugerimos que seja indicado o mês de referência para fins de atualização pelo IPCA ou que se confirme a data-base de setembro/2020 indicado na Cl. 5.8 do Contrato.”

Resposta/Encaminhamento

A data-base a ser considerada para fins de atualização pelo IPCA é julho/2021.

28) Questionamento 28

“Sugerimos a alteração do item para fazer constar que, no caso de anulação da Concorrência sem culpa da Adjudicatária, o Poder Concedente deverá devolver o valor de outorga e os recursos depositados na Conta Transitória.”

Resposta/Encaminhamento

O Lote em questão não possui Conta Transitória, sendo a comprovação do pagamento do valor da outorga condição para a assinatura do Contrato. Não obstante, consta na Minuta de Edital a devolução de todos os depósitos efetuados pela Adjudicatária na hipótese de anulação da Concorrência (item 15.8.1 do Edital).

29) Questionamento 29

“Sugerimos que o Prazo do Contrato seja expressamente vinculado à assinatura do Termo de Ajuste Final e Quitação.”

Resposta/Encaminhamento

Foi estabelecido que o Prazo do Contrato é vinculado à assinatura do Termo de Ajuste Final.

30) Questionamento 30

“Sugerimos que seja excluída a previsão de aplicação subsidiária da Lei Federal 8.666/1993.”

Resposta/Encaminhamento

A previsão está alinhada ao art. 24, da Lei nº 8.666/93: "Art. 124. Aplicam-se às licitações e aos contratos para permissão ou concessão de serviços públicos os dispositivos desta Lei que não conflitem com a legislação específica sobre o assunto". Além disso, nos termos dos artigos nos arts. 191 e 193, II, da Lei Federal 14.133, de 1º de abril de 2021, será registrada a opção pela não aplicação da nova lei de licitações, mas sim pela aplicação da Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

31) Questionamento 31

“Sugerimos que seja excluída a referência à "existência de previsão orçamentária" como elemento a ser objeto de manifestação para a inclusão de novos investimentos, salvo se a forma de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro corresponder a indenização direta pelo Poder Concedente.”

Resposta/Encaminhamento

A cláusula está alinhada à Resolução Conjunta SEINFRA/DER nº 006, 28 de junho de 2021 e a cláusula ressalva a aplicabilidade apenas "em caso de impacto orçamentário".

32) Questionamento 32

“Sugerimos que as Cláusulas da Cláusula 6 deixem claro que a inclusão de novos investimentos será precedida da assinatura de termo aditivo ao Contrato.”

Resposta/Encaminhamento

A cláusula foi ajustada nesse sentido.

33) Questionamento 33

“Sugerimos que seja veiculada definição para o Inventário dos Bens Reversíveis e esclarecido se a obrigação de manter atualizado registro sobre Bens Reversíveis (descrição, estado e valor) será cumprida por meio de atualização do referido Inventário ou do Termo de Arrolamento de Bens.”

Resposta/Encaminhamento

Conforme item 55.4 da Minuta de Contrato, a atualização será do Termo de Arrolamento de Bens. O contrato foi ajustado para conferir clareza e foi retirada a menção ao termo “Inventário dos Bens Reversíveis”.

34) Questionamento 34

“Sugerimos que a obrigação referente à responsabilização por encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais, comerciais e etc., seja limitada à relação entre Concessionária e seus subcontratados, de modo que a Concessionária não fique responsável por constantemente exigir e guardar documentos ligados ao cumprimento de obrigações que a própria subcontratada possui junto a seus empregados e fornecedores.”

Resposta/Encaminhamento

A redação contratual foi ajustada, conforme item 11.1.6 da Minuta de Contrato.

35) Questionamento 35

“Sugerimos que seja fixada a possibilidade de reequilíbrio econômico-financeiro para a hipótese de alteração do tipo de dispositivo e/ou localização para Obras de Melhoria que comprovadamente gerar custos superiores à Concessionária.”

Resposta/Encaminhamento

O contrato prevê a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em face de alteração unilateral do poder concedente. Por outro lado, é risco da concessionária as alterações propostas por ela sobre as obras previstas no PER, incluindo custos para elaboração dos projetos e para execução das alterações.

36) Questionamento 36

“Sugerimos que o prazo para início das obras de Intervenções para Manutenção do Nível de Serviço tenha como marco a data da autorização do Ente Regulador e não do atingimento do nível de serviço.”

Resposta/Encaminhamento

A opção político-regulatória foi a de estabelecer que o início das obras de manutenção de nível de serviço se dará a partir do atingimento do nível de serviço.

37) Questionamento 37

“Sugerimos que seja esclarecido se o prazo da Cláusula 13.19 somente será aplicável após a execução das Obras de Ampliação de Capacidade do trecho homogêneo pertinente para as Intervenções para Manutenção do Nível de Serviço referentes a serviços de ampliação da capacidade do Sistema Rodoviário.”

Resposta/Encaminhamento

Conforme já estabelece o contrato, no item 13.17.1, as Intervenções para Manutenção de Nível de Serviço somente serão implementadas após a execução das Obras de Ampliação de

Capacidade dos respectivos trechos homogêneos, conforme previsão do PER, mesmo que o Gatilho de Nível de Serviço tenha sido atingido.

Caso a monitoração do tráfego indique saturação do nível de serviço, mesmo após a execução da obra de ampliação da capacidade obrigatórias e previstas no PER, deverão ser propostas intervenções para manutenção do nível de serviço no trecho homogêneo.

38) Questionamento 38

“Sugerimos que seja mais bem detalhado o prazo obrigatório para a Concessionária iniciar as obras devidas ao gatilhamento do nível de serviço.”

Resposta/Encaminhamento

Conforme item 13.19 da Minuta de Contrato, foi estabelecido que a Concessionária é responsável por iniciar todos os trâmites necessários, para que as obras Manutenção de Nível de Serviço sejam iniciadas em até 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias após o atingimento do Nível de Serviço, desde que já executadas as Obras de Ampliação de Capacidade dos respectivos trechos e haja autorização expressa do Ente Regulador.

39) Questionamento 39

“Sugerimos que fique claro se o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro abrangerá também custos despendidos com a elaboração de projetos básicos.

Resposta/Encaminhamento

A disposição do contrato, no item 13.22.1, deixa expresso que o reequilíbrio econômico-financeiro abrangerá somente os projetos executivos.

40) Questionamento 40

“Sugerimos que fique claro que a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro para novas obras, que não se refiram às Obras de Contorno em Trechos Urbanos, será implementada quando da formalização do termo aditivo e não quando da conclusão das obras.”

Resposta/Encaminhamento

A incorporação de Novos Investimentos, trechos rodoviários ou de Investimentos Pré-Autorizados, e ou ainda de obras de ampliação e melhorias decorrentes da Manutenção do Nível de Serviço no Contrato será realizada de acordo com o procedimento previsto na Resolução Conjunta SEINFRA/DER Nº 06/2021 ou outra que vier a substituí-la, no âmbito de Revisões Quinquenais ou Revisões Extraordinárias, conforme disciplinado no Contrato.

41) Questionamento 41

“Sugerimos que seja fixado efeito de aprovação tácita no caso de exaurimento do prazo de 60 (sessenta) dias sem a realização de vistoria de obras quando do recebimento da Notificação de Conclusão.”

Resposta/Encaminhamento

Foi estabelecido, no item 13.37.1 da Minuta de Contrato, que, ultrapassado o prazo de 60 dias sem a realização de vistoria, a obra será considerada atestada.

42) Questionamento 42

“Sugerimos que seja definido documento a ser expedido pelo Ente Regulador para formalizar o aceite e atestar a conclusão da obra.”

Resposta/Encaminhamento

Foi estabelecido, no item 13.39 da Minuta de Contrato, que o Ente Regulador aceitará e atestará a conclusão da obra mediante expedição de Termo de Vistoria Definitivo.

43) Questionamento 43

“Sugerimos que fique claro que eventuais atrasos na análise de projetos por parte do Ente Regulador implicarão prorrogação automática do cronograma pertinente.

Resposta/Encaminhamento

O contrato deixa expresso, no item 14.6.2, que eventuais atrasos na análise de projetos por parte do Ente Regulador não serão imputados à Concessionária quando estes forem apresentados nos prazos e nas condições estabelecidas neste Contrato, e no PER e em conformidade com a Resolução Conjunta DER/SEINFRA nº 03, de 24 de fevereiro de 2021, ou outra que vier a substituí-la.

44) Questionamento 44

“Sugerimos que fique claro que eventual atraso da Concessionária quanto à apresentação dos Projetos seja considerado de forma proporcional para a alocação de risco da Cláusula 27.1.10 do Contrato, de modo que tal atraso não afaste completamente referido risco da esfera do Poder Concedente.

Resposta/Encaminhamento

O contrato deixa expresso, no item 14.6.2, que eventuais atrasos na análise de projetos por parte do Ente Regulador não serão imputados à Concessionária quando estes forem apresentados nos prazos e nas condições estabelecidas neste Contrato, e no PER e em conformidade com a Resolução Conjunta DER/SEINFRA nº 03, de 24 de fevereiro de 2021, ou outra que vier a substituí-la.

45) Questionamento 45

“Sugerimos que fique claro que eventual objeção a Projeto pelo Poder Concedente não afastará por completo a alocação de risco da Cláusula 27.1.10 do Contrato.”

Resposta/Encaminhamento

Conforme está previsto no contrato, a cláusula se aplica a atrasos decorrentes de alterações por iniciativa do Poder Concedente, do Ente Regulador ou de outros entes públicos, não relacionadas a objeções por inadequação do projeto.

46) Questionamento 46

“Sugerimos que fique claro que a regularização de faltas ou defeitos verificados nos termos da Cláusula 16.8 afastará a instauração de processos administrativos sancionatórios.”

Resposta/Encaminhamento

O contrato já estipula que a não regularização, pela Concessionária, das faltas ou defeitos apurados pelo Ente Regulador, nos prazos por ela fixados, configura infração contratual e ensejará a aplicação das penalidades previstas no Anexo 10, sem prejuízo da adoção de medidas adicionais pelo Ente Regulador, como a execução da Garantia de Execução do Contrato.

47) Questionamento 47

“Sugerimos que esteja mais claro na cláusula que o reequilíbrio da Verba de Desapropriação servirá também para processos de Desocupações.

Resposta/Encaminhamento

Os custos com os processos de desocupações deverão ser suportados integralmente pela Concessionária. A cláusula 26.1.8 do contrato foi ajustada para conferir clareza.

48) Questionamento 48

“Sugerimos que caso seja ultrapassada a verba prevista no contrato de R\$ 39 milhões, o meio de reequilíbrio utilizado pelo Poder Concedente não seja apenas o Fluxo de Caixa Marginal e sim também por outros meios.”

Resposta/Encaminhamento

O fluxo de caixa marginal é a metodologia utilizada para reequilibrar o contrato em face de eventos que não se enquadrem como antecipação, exclusão ou atraso de obras e serviços previstos originalmente no PER.

As formas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro estão indicadas na Cláusula 30.

49) Questionamento 49

“Sugerimos que esteja mais claro na cláusula que o reequilíbrio da Verba de Desapropriação servirá também para reassentamentos e custos decorrentes.”

Resposta/Encaminhamento

A cláusula foi ajustada para conferir clareza. De todo modo, os custos com os processos de desocupações deverão ser suportados integralmente pela Concessionária.

50) Questionamento 50

“Sugerimos que fique claro que os proprietários de acessos não autorizados serão responsáveis por sua regularização nos termos da Cláusula 18.11 do Contrato e se o Ente Regulador será responsável pelo fechamento de acessos irregulares nos termos da Cláusula 18.12 do Contrato.”

Resposta/Encaminhamento

As Cláusulas foram ajustadas para esclarecer que o Ente Regulador é o responsável por autorizar o fechamento de acessos irregulares já existentes. Conforme especificado no PER, durante a Frente de Recuperação, a concessionária será responsável pelo bloqueio dos acessos particulares não autorizados, especialmente aqueles em que se configure situação de risco para os usuários do sistema rodoviário, sendo parâmetro de desempenho a ser cumprido o atingimento de porcentagens específicas de acessos particulares irregulares a serem fechados.

51) Questionamento 51

“Sugerimos que o prazo da Frente de Serviços Iniciais constante do Item 3.1 do PER (até o 24º mês) seja ajustado para ficar compatível com o prazo indicado na Cláusula 20.1.i do Contrato (até o 9º mês).”

Resposta/Encaminhamento

A Frente de Serviços Iniciais engloba atividades que devem ser executadas pela concessionária no prazo de 9 meses ou 12 meses. O PER elenca individualmente quais são essas atividades, sendo que o cumprimento das atividades previstas até o 9º mês de concessão é uma das condições para o início da cobrança de pedágio, já que o modelo econômico-financeiro prevê a possibilidade de arrecadação tarifária a partir do 10º mês.

52) Questionamento 52

“Sugerimos que seja veiculada definição para o termo Plano de Tarifas Variáveis.”

Resposta/Encaminhamento

Foi estabelecido em contrato a definição de Plano de Tarifas Variáveis.

53) Questionamento 53

“Sugerimos que seja esclarecido se o tipo de veículo Furgão pertence à Categoria 1 ou 2.”

Resposta/Encaminhamento

Foi alterada tabela do item 20.9 da minuta do contrato de concessão de maneira a explicitar que a tarifa de pedágio está diretamente relacionada ao esquema de rodagem apresentado pelo veículo, ou seja, caso o furgão possua os dois eixos com rodagem simples, este está enquadrado na categoria 1 e caso o furgão apresente 1 eixo com rodagem simples e outro com rodagem dupla, este estará enquadrado na categoria 2.

54) Questionamento 54

“Sugerimos que não haja reversão da Receita Acessória para a modicidade tarifária. Nossa sugestão é de que 100% da Receita Acessória fique na Concessão.”

Resposta/Encaminhamento

A opção político-regulatória foi a de prever compartilhamento de receitas acessórias em prol da modicidade tarifária, o que é uma prática usual em contratos de concessão de rodovia.

55) Questionamento 55

“Sugerimos que a Concessionária seja responsável pelos riscos relacionados apenas às interferências elencadas no Cadastro de Interferências que corresponderá a Anexo do Edital.”

Resposta/Encaminhamento

O Lote de Ouro Preto não conta com anexo referente ao cadastro de interferências.

Além disso, a opção político-regulatória foi de atribuir à concessionária o risco integral de remoção de interferências. A alocação está alinhada ao que é usualmente previsto em contratos de concessão de rodovias.

56) Questionamento 56

“Sugerimos que independente da forma e tempo, todos os vícios ocultos, por serem ocultos, sejam riscos alocados ao Poder Concedente.”

Resposta/Encaminhamento

Em relação à forma, é necessária sua previsão para que o vício seja caracterizado como oculto. Já em relação ao prazo, foi estabelecido no contrato o prazo de 5 (cinco) anos como divisor de risco entre a concessionária e o poder concedente, à luz do que estabelece o art. 618 do Código Civil.

57) Questionamento 57

“Sugerimos que a palavra "substancial" seja excluída da Cláusula 27.1.1 do Contrato e que seja fixado um parâmetro objetivo para definir se desequilíbrios serão apurados e recompostos por meio de Revisão Extraordinária ou Revisão Quinquenal.”

Resposta/Encaminhamento

O termo "substancial" foi suprimido. O cabimento da revisão extraordinária deverá ser analisado caso a caso, sendo que qualquer das Partes poderá pleitear a Revisão Extraordinária do Contrato em face da materialização concreta ou iminente de evento cujas consequências sejam suficientemente gravosas a ponto de ensejar a necessidade de avaliação e providências urgentes.

58) Questionamento 58

“Sugerimos que o prazo para comunicação sobre Evento de Desequilíbrio tenha como marco inicial o momento de ciência da Concessionária sobre a materialização do evento ao invés da materialização do evento em si.”

Resposta/Encaminhamento

A opção político-regulatória foi a de estabelecer, como parâmetro para a contagem desse prazo, a materialização do evento de desequilíbrio para resguardar a contemporaneidade das relações contratuais.

59) Questionamento 59

“Sugerimos que seja esclarecido se haverá ajustes periódicos no valor da tarifa em função da substituição da receita projetada de tráfego pela receita de pedágio real, na hipótese de

reequilíbrio via revisão tarifária ou se eventuais distorções serão endereçadas no âmbito do Ajuste Final de Resultados.”

Resposta/Encaminhamento

O risco de receita e de demanda foi alocado à concessionária, ou seja, o valor da tarifa não será alterado em razão de alguma discrepância em relação à receita projetada, nem para mais, nem para menos; e, tampouco, o Ajuste Final de Resultado se presta a este fim. Para evitar interpretações equivocadas, suprimiu-se a expressão “de Resultados” desse Ajuste que ocorrerá ao final da Concessão, para o fim de cálculo de eventual indenização e outros valores devidos em razão da extinção do Contrato.

60) Questionamento 60

“Sugerimos a exclusão da exigência de realização de processo competitivo junto ao mercado.”

Resposta/Encaminhamento

Eventuais contratações de investimentos por valores incompatíveis com os preços de mercado podem ter repercussão no valor a ser pago pelo Poder Concedente na hipótese de eventual indenização por bens reversíveis não amortizados, além de não contribuírem para a sustentabilidade econômico-financeira da concessão. Por isso, entende-se que se trata de exigência compatível com os deveres do Poder Concedente em relação à Concessão.

61) Questionamento 61

“Sugerimos que as condições gerais de pagamento e reajuste dos valores, referentes às contratações com Partes Relacionadas, sejam divulgadas unicamente ao Ente Regulador.”

Resposta/Encaminhamento

Trata-se de disposição comum em contratos do setor, a exemplo dos contratos de concessão da BR-101/290/448/386/RS, BR-153/414/080/TO/GO, e BR-116/101/SP/RJ.

62) Questionamento 62

“Sugerimos que as hipóteses nas quais seja necessária anuência prévia sejam limitadas aos casos de troca de controle direto da Concessionária, salvo por mudanças relevantes de Bloco de Controle em função de possíveis acordos de acionistas.”

Resposta/Encaminhamento

Entende-se que mudanças no controle indireto da Concessionária podem afetar os requisitos de habilitação e/ou comprometer a capacidade de execução contratual da Concessionária. Note-se que, nos termos da cláusula 39.2.1, submete-se à anuência prévia apenas as alterações que modifiquem o controle e que, possam, portanto, implicar alteração no quadro de pessoas que exercem a efetiva gestão dos negócios da Concessionária.

63) Questionamento 63

“Sugerimos que seja excluída a Cláusula 38.2.3 do Contrato.”

Resposta/Encaminhamento

A minuta de Contrato foi alterada para deixar a redação desta Cláusula mais aderente ao previsto no art. 116 da Lei das S.A.

64) Questionamento 64

"Sugerimos a definição de um período, ao final do qual não será mais necessária a comprovação de requisitos de habilitação técnica e qualificação econômico-financeira para fins de transferência do controle societário da Concessão."

Resposta/Encaminhamento

A cláusula 39.3.3 está aderente ao previsto no art. 27, §1º, I da Lei nº 8987/95.

65) Questionamento 65

"Sugerimos que seja esclarecido se o conceito de Acionistas Originais abrange os controladores diretos e indiretos da Concessionária e se eventual troca de controle ocorrida entre os Acionistas Originais demanda anuência prévia."

Resposta/Encaminhamento

O termo Acionistas Originais foi removido do contrato. Além disso, o regramento contratual estabelece que as transferências de ações que não impliquem em alteração de Controle Direto ou Controle Indireto independem de prévia anuência do Poder Concedente.

66) Questionamento 66

"Sugerimos que fique claro que eventual sucessão de Operadora Futura no âmbito de contratos de arrendamento e locação não dependerá apenas do critério da referida Operadora, mas também da anuência dos respectivos arrendantes e/ou locadores."

Resposta/Encaminhamento

Entende-se que a anuência dos arrendantes e/ou locadores está inserida na esfera do direito privado, devendo ser observadas as disposições contratuais e legais específicas ao tema.

67) Questionamento 67

"Sugerimos que seja esclarecido se os "procedimentos próprios" a serem seguidos em caso de verificação de crédito em favor da SPE se referem àquele indicado nas Cláusulas 4.4 e 4.4.1 do Anexo 9 do Contrato."

Resposta/Encaminhamento

Os dispositivos 4.4 e 4.4.1 do Anexo 8 tratam do procedimento a ser seguido pelo Banco Depositário, uma vez extinta a Concessão e finalizado o procedimento de Ajuste Final, para a transferência de eventual saldo remanescente da Conta da Concessão.

68) Questionamento 68

"Sugerimos que seja veiculada definição do termo da Conta de Livre Movimentação. Solicitamos também que saia do plural as referências Contas da Concessão, sendo que só há uma."

Resposta/Encaminhamento

A minuta de contrato foi ajustada neste sentido.

69) Questionamento 69

"Sugerimos que seja excluída a previsão de que a indenização por investimentos não amortizados ou depreciados será limitada ao montante de capital próprio da Concessionária."

Resposta/Encaminhamento

A previsão em questão foi excluída da cláusula 50.1.1.

70) Questionamento 70

"Sugerimos que seja expressamente indicado que o valor de outorga e os valores depositados na Conta da Concessão serão considerados investimentos que devem ser amortizados e depreciados para fins de cálculo de indenização."

Resposta/Encaminhamento

Conforme item 49.3 da Minuta de Contrato, valores eventualmente pagos a título de outorga não serão considerados no cálculo de eventual indenização devida pelo Poder Concedente à Concessionária, salvo nos casos de encampação. As regras gerais de indenização estão indicadas na cláusula 49.

71) Questionamento 71

"Sugerimos que o prazo adicional de vida útil dos Bens Reversíveis seja considerado a partir da data de extinção da Concessão e não do Contrato."

Resposta/Encaminhamento

O prazo adicional de vida útil dos Bens Reversíveis considera a extinção da concessão. Cláusula 55.2.1 do contrato foi ajustada.

72) Questionamento 72

"Sugerimos que fique claro o prazo de vida útil dos Bens Reversíveis ao final da Concessão, uma vez que há divergência entre a Cláusula 56.2.1 (5 anos) e o Item 1.41 do Anexo 14 (3 anos)."

Resposta/Encaminhamento

As minutas foram ajustadas para conferir clareza, para o prazo de 5 anos.

73) Questionamento 73

"Sugerimos que seja definido o valor máximo do litígio para submissão a arbitragem."

Resposta/Encaminhamento

A submissão de litígio à arbitragem não dependerá do valor do litígio.

74) Questionamento 74

"Sugerimos que esteja publicado no Edital e seus anexos o prazo da delegação ou cessão do trecho da BR-356. Caso isso não ocorra antes da publicação do Edital, sugerimos que esteja regulado no contrato que o pagamento da Outorga Fixa e Assinatura do Contrato são condições precedentes a delegação ou cessão da BR-356."

Resposta/Encaminhamento

O termo de transferência dos segmentos da BR 356 que compõem o lote foi publicado no Diário Oficial da União no dia 01 de dezembro de 2021, p. 157.

75) Questionamento 75

"Sugerimos que seja disponibilizado no data room os Licenciamentos Ambientais existentes e Licenciamentos Ambientais necessários. Sugerimos também que, havendo a necessidade de outros Licenciamentos, os mesmos também estejam detalhados dentro do estudo (anexos do Edital e data room)."

Resposta/Encaminhamento

As documentações existentes e de possível acesso foram disponibilizadas no Data Room do projeto. O documento RELATÓRIO DIAGNÓSTICO SOCIOAMBIENTAL possui descritivo, em detalhe, das necessidades de licenciamento ambiental do Projeto em questão.

76) Questionamento 76

"Analisando os materiais disponibilizados, verificamos que há crescimentos elevadíssimos na taxa de crescimento do tráfego. Crescimento médio de 4% do ano 2 ao ano 7, crescimento médio de 3% do ano 8 ao 11 e crescimentos abaixo de 1% após o 20º ano. Desta forma, sugerimos que antes da publicação do Edital oficial, sejam realizadas novos estudos e análises sobre o crescimento a ser adotado. O PIB (FOCUS) x Elasticidade não representará crescimentos nesses níveis e crescimento altíssimos nos anos iniciais do Contrato, criam incertezas sobre o projeto."

Resposta/Encaminhamento

O estudo foi pautado em correlações matemáticas e estatísticas, referentes à taxa de crescimento de tráfego, considerando-se o histórico de crescimentos de frota correlacionados à PIB e População, em suas projeções mais recentes do Boletim Focus e IBGE, respectivamente. Desta forma, os dados disponibilizados no estudo foram mantidos.

77) Questionamento 77

"Sugerimos que o Governo do Estado de MG considere um prazo adequado entre a Publicação do Edital e a data para ocorrer o Leilão do Lote, para permitir a realização dos estudos por parte dos interessados."

Resposta/Encaminhamento

A SEINFRA está avaliando o prazo adequado para manter o edital de concessão de cada projeto publicado.

78) Questionamento 78

"Sugerimos que seja excluído do projeto a obrigação de uma poda mecanizada anual de 10,0 metros, sendo aplicado obrigatório apenas as podas para manutenção do parâmetro de 3,0 metros."

Resposta/Encaminhamento

O conceito definido nos estudos de engenharia do projeto e PER está em linha com indicativos atuais das demais concessões rodoviárias.

79) Questionamento 79

"Sugerimos que seja prevista a possibilidade de reduzir o Capital Social da SPE abaixo do valor mínimo (sem a necessidade de autorização prévia do Poder Concedente) conforme execução das obras previstas no Contrato de Concessão."

Resposta/Encaminhamento

Foi adotada a previsão usual em contratos de rodovia, a qual demanda anuência prévia para redução de capital social. Os contratos que estabelecem bandas de redução de capital social estão sujeitos a obrigações de integralização de capital social em valores mais agressivos, razão pela qual permitem redução durante a execução do contrato.

80) Questionamento 80

"Sugerimos que seja estipulado que o risco residual será alocado ao Poder Concedente e não à Concessionária."

Resposta/Encaminhamento

A atribuição do risco residual para a concessionária é compatível com a definição de concessão de serviço público da Lei nº 8.987/95 (art. 2, II), em que se define como " a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade concorrência ou diálogo competitivo, a pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado". A matriz de risco e o próprio procedimento de revisão já contemplam possibilidade de atribuição de riscos extraordinários ao poder concedente.

81) Questionamento 81

"Sugerimos que o termo "jurisprudência vinculante" seja trocado por "decisão judicial ou administrativa", ou que seja fixado conteúdo mínimo para a compreensão de tal termo."

Resposta/Encaminhamento

Não há indeterminação com a terminologia "jurisprudência vinculante", sendo palavra de uso comum na doutrina processual brasileira. Além disso, o contrato já prevê a alocação com o Poder Concedente dos riscos por alteração de legislação e regulamentação (Cláusula 26.1.22), decisão administrativa que impeça ou impossibilite a execução das obras (Cláusula 26.1.23), e o fato do príncipe e da administração (Cláusula 26.1.24). Portanto, não há nem indeterminação nos termos utilizados, tampouco o risco de falta de cobertura de potenciais eventos cogitados pelo participante.

82) Questionamento 82

"Sugerimos a exclusão da necessidade de anuência prévia do Ente Regulador de alienação de Bens Reversíveis pela Concessionária ou que haja uma ressalva à desnecessidade de anuência de alienação de Bens Reversíveis, desde que sejam substituídos por outros e comunicada a substituição."

Resposta/Encaminhamento

A redação das cláusulas 44.4.1 e 9.7 foi reformulada no sentido sugerido.

83) Questionamento 83

"Sugerimos a divulgação da relação e cadastro das Comunidades Tradicionais."

Resposta/Encaminhamento

O levantamento de comunidades tradicionais encontra-se no item 3.4.3.5 do capítulo 3, do RELATÓRIO DIAGNÓSTICO SOCIOAMBIENTAL.

84) Questionamento 84

"Sugerimos que o modelo contemple a cobrança de todos os eixos dos veículos de carga que visualmente não estejam vazios, sem prejuízo da verificação por meio de Documento Eletrônico de Transporte ("DT-e"), que se encontra em vias de aprovação no plenário do Senado Federal sob a forma da MPV 1.051/2021, ou Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais ("MDF-e")."

Resposta/Encaminhamento

Não foi realizada alteração considerando que, de acordo com o previsto nos §§ 2º e 3º do art. 17 da Lei 13.303/15, enquanto não forem implementadas "medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção" (cf. §2º), "considerar-se-ão vazios os veículos de transporte de carga que transpuserem as praças de pedágio com um ou mais eixos mantidos suspensos, assegurada a fiscalização dessa condição pela autoridade com circunscrição sobre a via ou pelo agente designado na forma prevista no § 4º do art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro)".

85) Questionamento 85

"Visto que os índices que compõem a inflação dos insumos de ligantes asfálticos podem sofrer variações diferentes da inflação apontada pelo IPCA, sugerimos que seja criada um mecanismo de compartilhamento de risco que contemple o desvio das variações anuais dos preços dos ligantes asfálticos (principal insumo da Concessionária) em relação as variações anuais do índice IPCA.

Nossa sugestão é que seja criada uma fórmula que contemple a tabela ANP para obras previstas no cronograma de obras que necessitam do ligante asfáltico.

Após o estabelecimento do critério, sugerimos que seja criado um mecanismo de compartilhamento de risco da variação de inflação dos materiais de ligante asfáltico, com bandas de desvios (positivos e negativos), e ocorrendo um desvio que ultrapasse a banda de

compartilhamento de risco, haja automaticamente um reequilíbrio em favor do Poder Concedente ou da Concessionária. Esse mecanismo pode ser medido nas revisões anuais ou quinquenais."

Resposta/Encaminhamento

Adotou-se nesse projeto a usual alocação do risco de variação de custos de insumos à concessionária, isto é, o valor da tarifa não será alterado, nem para mais, nem para menos, caso ocorra alguma defasagem entre as variações de custos e o IPCA.

86) Questionamento 86

"Sugerimos que seja dado tratamento contratual/regulatório ao tráfego pendular da P1, visto que Nova Lima é região metropolitana de BH e, por isso, há tendência de que muitos usuários passem pela Praça para se deslocar para suas atividades diárias."

Resposta/Encaminhamento

Foi realizada nova análise do posicionamento da praça de pedágio P1, localizada na BR-356, sendo realocada do km 32,6 para o km 40,3. Desta forma, evitando áreas predominantemente de moradia e os impactos no trânsito local citado no questionamento. Além disso, o projeto foi ajustado para adotar, como política tarifária, o desconto de usuário frequente, por meio do qual o usuário de veículos leves (categoria 1) que passam na mesma praça de pedágio, em um mesmo sentido, utilizando TAG, recebem desconto da 2ª até a 30ª viagem realizada em um mesmo mês. A medida objetiva proporcionar justiça tarifária aos usuários e já faz parte da maioria das concessões rodoviárias recentes do país, inclusive do programa federal de concessões rodoviárias. A utilização do DUF, além de beneficiar os usuários frequentes, é um incentivo aos motoristas a utilizarem tecnologias modernas e seguras de pagamento de pedágio, reduzindo possíveis perdas de tempo ocorridas no pagamento manual do pedágio e a minimização de contato e manuseio com dinheiro.

87) Questionamento 87

"Sugerimos que a responsabilidade de obter as autorizações e licenciamentos necessários seja do Estado com apoio técnico da concessionária"

Resposta/Encaminhamento

Conforme descrito no PER, a responsabilidade sobre a obtenção as autorizações e o licenciamento necessários deve ser conduzido pela concessionária (empreendedor) com mero apoio institucional da SEINFRA.

88) Questionamento 88

"Em relação aos itens de engenharia, solicitamos que sejam incluídas as seguintes alterações: (i) ajuste dos valores do ISS de 4% para 5% (ii) ajuste dos valores dos projetos de 2,5% para 5% (iii) ajuste dos valores dos canteiros de obras de 0,5% para 3% (iv) ajuste do valor da administração local de 1,5% para 6,99% Todos os pontos acima, são sugeridos devido ao valor que é aplicado em projetos da ANTT e entendemos que são valores mais reais a serem aplicados.

Sugerimos também, que esteja claro no Contrato e PER que o canteiro central (barreira central) com 2,6m é abaixo da norma atual vigente que é 3m e que estar fora de norma não

aplicará problemas a Concessionária, e se isso ocorrer, ajustes serão reequilibrados pelo Poder Concedente"

Resposta/Encaminhamento

Foi feita revisão do estudo e realizado o cálculo das verbas de administração local, canteiro de obras e mobilização e desmobilização de acordo com a necessidade do projeto, apresentando as memórias de cálculo para os valores aplicados. Adicionalmente, foi realizada uma análise sobre tais verbas, utilizadas em outros estudos de Concessão, e constatou-se que a ordem de grandeza do valor aplicado no presente estudo está de acordo com o praticado.

Em relação ao canteiro central, o presente trecho está situado em uma área de terreno ondulado a montanhoso e a topografia é, portanto, desfavorável à duplicação com canteiro central superior à largura especificada de 2,6 m. Há alguns exemplos de rodovias cujos canteiros centrais apresentam largura mínima, que permite um refúgio interno e largura para a implantação dos dispositivos de segurança. Exemplos: BR-116 (Dutra), BR-040, SP-330 (Rodovia Anhanguera), entre outras.

89) Questionamento 89

"Sugerimos que sejam disponibilizados levantamentos de possíveis interferências do traçado do Contorno de Cachoeiro do Campo em APP, reserva indígena ou área de quilombo pois foi informado que pode haver ter área de quilombo e que tais aspectos sejam considerados no prazo previsto para a obra. Desta forma, nossa sugestão é que os levantamentos de interferências sejam disponibilizados e que o prazo da obra seja compatível com o prazo do licenciamento necessário, ou seja, sugerimos que no cronograma para o início das obras esteja contando dos os prazos necessários que antecedem o início da obra"

Resposta/Encaminhamento

De acordo com o RELATÓRIO DIAGNÓSTICO SOCIOAMBIENTAL, nos subitens 3.4.3.3 (Levantamento das Terras Indígenas) e 3.4.3.4 (Levantamento das Comunidades Quilombolas), pertencentes ao Capítulo 3 – Diagnóstico Socioambiental, não foram identificadas Terras Indígenas e Comunidades Quilombolas próximo ao Contorno de Cachoeira do Campo na BR-356. As figuras 3-77 e 3-78, exibem a delimitação/contorno do raio de 10 km a partir do eixo dos trechos rodoviários em estudo. As Áreas de Proteção Permanentes (APP) referentes a área de estudo estão descritas no subitem 3.3.2.4 (Áreas de Preservação Permanente), conforme Tabela 3.28. Em relação ao cronograma de obras, já foram considerados os prazos necessários referente ao processo de licenciamento em função das interferências existentes nas rodovias avaliadas.

90) Questionamento 90

"No referido item, cita que a data de eficácia do contrato se inicia após a implementação das condicionantes citadas no item 6.7.1.1, porém o item não existe."

Resposta/Encaminhamento

O contrato foi ajustado.

91) Questionamento 91

"Sugerimos que este item de risco deva ser avaliado caso a caso, durante a gestão contratual do contrato de concessão, uma vez que podemos ter atualizações de normas difíceis de serem mensuradas nesta fase de elaboração de proposta, levando a um desequilíbrio econômico do contrato."

Resposta/Encaminhamento

A alocação de risco proposta está alinhada com a prática usualmente adotada em contratos de concessão de rodovias.

92) Questionamento 92

"Nas obras de ampliação e melhorias, para cada investimento são indicadas as coordenadas de início e fim. De forma a termos uma equidade de entendimento, favor informar e deixar explícito se as coordenadas indicam o início e fim de cada intervenção para seção-cheia, ou seja, sem considerar os tapers de entrada/saída."

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão. As coordenadas indicam o início e fim de cada intervenção para seção cheia. Tal especificação foi detalhada no PER.

93) Questionamento 93

"De acordo com o PER, são indicados os locais de implantação de Pontos de Ônibus, e adicionalmente deverão ser avaliadas de maneira detalhada as rotas de ônibus municipais/intermunicipais, para possível complementação. Estamos entendendo que caso seja necessário a complementação, estes pontos serão implantados por meio de reequilíbrio econômico-financeiro."

Resposta/Encaminhamento

O entendimento está incorreto. O PER estabelece a quantidade mínima de pontos de ônibus a ser considerada pela concessionária, cabendo a Concessionária elaborar a avaliação detalhada das rotas de ônibus municipais/intermunicipais em seu estudo.

94) Questionamento 94

"Possibilitar exceções ao atendimento a classe, relativo aos parâmetros de rampa máxima, raio mínimo de curvatura horizontal, largura do acostamento externo e largura do canteiro central aplicáveis às rodovias de Classe I-A, em travessias de regiões urbanas e nos trechos de características montanhosas desta rodovia, em linha com editais recentes de concessão rodoviária"

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão.

95) Questionamento 95

"Sugestão: Nas duplicações das travessias urbanas, permitir o não atendimento a Classe I-A, possibilitando a separação central das pistas serem implementadas com barreiras rígidas de concreto do tipo New Jersey."

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão.

96) Questionamento 96

"No item 10.2, cita que "Os Serviços de Operação não terão como obrigatoriedade atender o usuário. Dessa forma, estão excluídos:

- ✓ Atendimento mecânico: guinchos leves;
- ✓ Atendimento de comunicação: 0800, reclamações;
- ✓ Veículo de Inspeção de Tráfego."

Entendemos que somente nos trechos urbanos citados no item 10, a Concessionária não terá obrigação de prestar os serviços operacionais acima elencados, ficando o atendimento mecânico e informações sob responsabilidade do Poder Concedente, não sendo imputada a concessionária qualquer responsabilidade ou penalidade por falta de atendimento"

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão. Somente nos trechos citados e definidos como urbanos a concessionária não terá a obrigação de prestar os serviços operacionais mencionados e não será imputada responsabilidade ou penalidade.

97) Questionamento 97

"Não identificamos a obrigatoriedade de atendimento médico de emergência, favor confirmar o entendimento."

Resposta/Encaminhamento

O estudo foi revisado e na revisão atual é contemplado o atendimento médico de emergência.

98) Questionamento 98

"Não encontramos no anexo dispositivos em desnível, como por exemplo a execução de um acesso em desnível ao Hospital Santa Casa de Misericórdia"

Resposta/Encaminhamento

Tal dispositivo consta no PER como Travessia Urbana de Ouro Preto, localizado no km 96,5, bem como, nos anexos da planta geral do trecho da BR-356. No anexo das estimativas de quantidades e investimentos, a referida travessia (passagem superior) está quantificada em "MC_OAE Implantação" e os custos de terraplenagem, drenagem estão especificados nos quantitativos de duplicação do trecho corrido.

99) Questionamento 99

"O nome do arquivo é Anexo 14, mas no documento se chama Anexo 15"

Resposta/Encaminhamento

O contrato foi ajustado.

100) Questionamento 100

"Ausência de desnível entre faixas de tráfego e os acostamentos, externo ou interno (tolerância máxima): zero a partir de 60 meses."

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão.

101) Questionamento 101

"Os parâmetros de desempenho da Sinalização Horizontal - Pintura, nos demais Editais (PER) da ANTT exigem 130 mcd/lm/m² para pintura branca"

Resposta/Encaminhamento

Os parâmetros de desempenho considerados no estudo em questão seguem os praticados pelo DER-MG. Desta forma, foram mantidas as exigências presentes no estudo e PER (135 mcd/lm/m²). Além disso, este valor foi retirado da concessão da MG-050 e, com isso, busca-se criar um mesmo padrão de serviços nas rodovias concedidas do Estado.

102) Questionamento 102

"Inconsistência: no texto da pág.30 (item 10) é mencionada roçada em uma largura de 4 m dos bordos da pista, já na tabela da pág. 32 (linha 4) é determinada largura de 3 m dos bordos da pista."

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão.
Corrigido para 4 m.

103) Questionamento 103

"No texto da pág.30 (item 4) é mencionada roçada em toda extensão e largura da faixa de domínio, em contradição com o item 10, sem mencionar a periodicidade dessa roçada de cerca a cerca."

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão.
Deverá ser executada na periodicidade necessária de forma a atender "Ausência de vegetação rasteira com comprimento superior a 50 cm em toda faixa de domínio "

104) Questionamento 104

"Na tabela de parâmetros de desempenho (linha 6 da página 19), na coluna referente aos meses 24, 36, 48 e 60 é fixado um valor de 80% da retro refletância inicial como parâmetro para atendimento, sem especificar o tipo de película. Porém, de acordo com a NBR 16.644, para películas do tipo I-A e I-B, esse índice residual é de 50% do valor inicial ao invés de 80%."

Resposta/Encaminhamento

Os parâmetros de desempenho considerados no estudo em questão seguem os praticados pelo DER-MG. Desta forma, serão mantidas as exigências presentes no estudo e PER. Conforme pode ser visto no PER, os tipos de placas diferem de valor residual (70% e 50%) nos primeiros 48 meses. Após isso, 50% de todas as placas devem manter um valor residual 80%. Após 72 meses todas as placas devem manter o padrão de 80%. Essa progressão no desempenho, independentemente do tipo, foi utilizada na Concessão da BR-135, por exemplo.

105) Questionamento 105

"O item 3 da descrição do Escopo de Serviços Iniciais e o item i.v. da descrição do Escopo de Manutenção/Conservação determina a pintura da estrutura das OAEs o que entende-se não ser adequado."

Resposta/Encaminhamento

A pintura possui a finalidade de proteger a estrutura, portanto foi considerada como adequada.

106) Questionamento 106

"No item citado, o PER determina que seja realizado aceiro de 1,50 m de largura dos dois lados da cerca, porém as concessionárias não tem autorização para realizar serviços fora da faixa de domínio ou em propriedades de particulares/terceiros."

Resposta/Encaminhamento

O entendimento correto é que o aceiro seja de 1,50 m, realizado nos dois lados da rodovia (e não da cerca).

107) Questionamento 107

"Considerando VDMAS menores que 15.000, conforme Estudos de Tráfego, estima-se 1 revitalização de sinalização horizontal a cada 2 anos, ou seja:
BR-356: $277.955,00\text{m}/2 \text{ anos} = 138.977,50\text{m/ano}$ (versus 62.602,50m da modelagem econômica)
MG-262: $218.400,00\text{m}/2 \text{ anos} = 109.200,00\text{m/ano}$ (versus 54.600,00m da modelagem econômica)
MG-329: $114.885,00\text{m}/2 \text{ anos} = 57.442,50\text{m/ano}$ (versus 25.875,00m da modelagem econômica)"

Resposta/Encaminhamento

Os valores adotados em trabalhos iniciais e recuperação são somente para alocar uma verba destinada ao refazimento da sinalização horizontal, frente as diversas obras de pavimento. Com isso, entende-se que ao longo desse período (5 anos) o pavimento será refeito totalmente pelo menos uma vez. A revitalização a cada 2 anos da sinalização horizontal, está sendo prevista nas obras de conservação, a partir do primeiro ano de concessão.

108) Questionamento 108

"Considerando VDMAS menores que 15.000, conforme Estudos de Tráfego, estima-se 1 revitalização de sinalização horizontal a cada 2 anos, ou seja:
BR-356: [(83.470,00m / 16,00m) x 3 faixas] x 1,15 (15% tacha em zebrados e dispositivos) = 17.988,00 tachas / 2 anos = 8.999,00 tachas por ano (versus 3.913,00 tachas modelagem)
MG-262: [(72.800,00m / 16,00m) x 3 faixas] x 1,15 (15% tacha em zebrados e dispositivos) = 15.698,00 tachas / 2 anos = 7.849,00 tachas por ano (versus 3.411,00 tachas modelagem)
MG-329: [(34.500,00m / 16,00m) x 3 faixas] x 1,15 (15% tacha em zebrados e dispositivos) = 7.439,00 tachas / 2 anos = 3.719,00 tachas por ano (versus 1.617,00 tachas modelagem)"

Resposta/Encaminhamento

Os valores adotados em trabalhos iniciais e recuperação são somente para alocar uma verba destinada ao refazimento da sinalização horizontal, frente as diversas obras de pavimento. Com isso, entende-se que ao longo desse período (5 anos) o pavimento será refeito totalmente pelo menos uma vez. Já em conservação, prevê a reimplantação de 20% de todas as tachas no 1º, 15% do 2º ao 5º ano e 10% nos demais anos. Entende-se assim, que a verba alocada tanto em trabalhos iniciais e recuperação, bem como em conservação, seja o suficiente para esta concessão.

109) Questionamento 109

"BR-356: Considerando que existem cadastrados 12.419,12m de alambrado, muro de edificação e cercas existentes, faltariam 154.520,88m para fechamento de ambos os lados, sendo que 5% seria o equivalente a 7.726,00m (versus 5.221,94m - modelagem)
MG-262: Considerando que existem cadastrados 60.509,94m de alambrado, muro de edificação e cercas existentes, faltariam 85.090,06m para fechamento de ambos os lados, sendo que 5% seria o equivalente a 4.254,50m (versus 2.070,50m - modelagem)
MG-329: Considerando que existem cadastrados 22.531,11m de alambrado, muro de edificação e cercas existentes, faltariam 46.468,90m para fechamento de ambos os lados, sendo que 5% seria o equivalente a 2.323,44m (versus 1.288,44 - modelagem)."

Resposta/Encaminhamento

BR-356: Para a complementação de cerca, além do existente, foi considerado os seguimentos onde não há a necessidade de implantação de cerca, como as travessias urbanas, que totalizam aproximadamente 15 km de pista (30 km de faixa) + aproximadamente 1 km de pista de OAE (2 km de faixa), quando observado as travessias urbanas + o quantitativo existente + locais de OAE, o valor correto para o fechamento de ambos os lados 124.520,88 m (5% desse valor) é 6.226,04 m.
MG-262: Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão.
MG-329: Para a complementação de cerca, além do existente, foi considerado os seguimentos onde não há a necessidade de implantação de cerca, como as travessias urbanas, que totalizam aproximadamente 3,03 km de pista (6,06 km de faixa). Quando observado as travessias urbanas + o quantitativo existente, o valor correto para o fechamento de ambos os lados é de 43.439,61 m (5% desse valor é 2.171,98 m).

110) Questionamento 110

"BR-356: Considerando que existem cadastrados 12.419,12m de alambrado e que no ano 01 deverá ser complementado mais 7.726,04m (5%), faltariam 146.794,88m para fechamento de ambos os lados, sendo:

Total de cerca a implantar = $83.470,00m \times 2 \text{ lados} = 166.940,00m - 12.419,12m \text{ (existentes)} = 154.520,88m$, sendo: Ano 01 (5%) = 7.726,04m

Ano 02 (30%) = $46.356,26m - 7.726,04 = 38.630,22m$

Ano 03 (50%) = $77.260,44m - 38.630,22m - 7.726,04 = 30.904,18m$ (versus modelagem = 24.804,23m)

Ano 04 (75%) = $115.890,66m - 30.904,18m - 38.630,22m - 7.726,04m = 38.630,22m$ (versus modelagem = 24.804,23m)

Ano 05 (100%) = $154.520,88m - 38.630,22m - 30.904,18m - 38.630,22m - 7.726,04m = 38.630,22m$ (versus modelagem = 24.804,23m)

MG-262: Considerando que existem cadastrados 60.509,94m de alambrado e que no ano 01 deverá ser complementado mais 4.254,50m (5%), faltariam 146.794,88m para fechamento de ambos os lados, sendo:

Total de cerca a implantar = $72.800,00m \times 2 \text{ lados} = 145.600,00m - 60.509,94m \text{ (existentes)} = 85.090,06m$, sendo:

Ano 01 (5%) = 4.254,50m

Ano 02 (30%) = $25.527,02m - 4.254,50m = 21.272,52m$ (versus modelagem = 9.834,88m)

Ano 03 (50%) = $42.545,03m - 21.272,52m - 4.254,50m = 17.018,01m$ (versus modelagem = 9.834,88m)

Ano 04 (75%) = $63.817,54m - 17.018,01m - 21.272,52m - 4.254,50m = 21.272,52m$ (versus modelagem = 9.834,88m)

Ano 05 (100%) = $85.090,06m - 21.272,52m - 17.018,01m - 21.272,52m - 4.254,50m = 21.272,51m$ (versus modelagem = 9.834,88m)

MG-329: Considerando que existem cadastrados 60.509,94m de alambrado e que no ano 01 deverá ser complementado mais 4.254,50m (5%), faltariam 146.794,88m para fechamento de ambos os lados, sendo:

Total de cerca a implantar = $72.800,00m \times 2 \text{ lados} = 145.600,00m - 60.509,94m \text{ (existentes)} = 85.090,06m$, sendo:

Ano 01 (5%) = 4.254,50m

Ano 02 (30%) = $25.527,02m - 4.254,50m = 21.272,52m$ (versus modelagem = 9.834,88m)

Ano 03 (50%) = $42.545,03m - 21.272,52m - 4.254,50m = 17.018,01m$ (versus modelagem = 9.834,88m)

Ano 04 (75%) = $63.817,54m - 17.018,01m - 21.272,52m - 4.254,50m = 21.272,52m$ (versus modelagem = 9.834,88m)

Ano 05 (100%) = $85.090,06m - 21.272,52m - 17.018,01m - 21.272,52m - 4.254,50m = 21.272,51m$ (versus modelagem = 9.834,88m)"

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão. Os valores foram revistos conforme explanado no item 117.

111) Questionamento 111

"Considerando que, de acordo com os Estudos de Tráfego, o VDMA é menor que 15.000 a revitalização completa do segmento se dará em um período máximo de dois anos. Dessa forma, sugere-se que o percentual aplicado para todas as rodovias da malha viária seja de 50% ao ano, durante todo o período de conservação."

Resposta/Encaminhamento

A etapa de conservação já prevê a revitalização de 50% da sinalização por ano, desde o 1º ano de concessão.

112) Questionamento 112

"Considerando que:
1. A vida útil de uma placa, por perda de retro refletância, é em média 10 anos;
2. O percentual de 10% é relacionado as placas avariadas/danificadas;
2. Nem todas as placas serão avariadas/danificadas ao longo desse período e outras serão avariadas mais de uma vez;
Sugere-se incrementar o percentual de revitalização nos anos 10, 20 e 30 em 50%, considerando que metade das placas da malha viária chegará ao final da vida útil por perda de retro refletância e não por dano;"

Resposta/Encaminhamento

Entende-se que o quantitativo previsto já abrange a troca devido a vida útil. Conforme mencionado no comentário, nem todas as placas serão avariadas/danificadas, assim o quantitativo excedente servirá para complementar a troca da placa no fim da sua vida útil.

113) Questionamento 113

"Sugere-se que seja considerado 1,50m de largura de capina, para execução de aceiro, apenas do lado interno das cercas, conforme contribuição já registrada e na extensão total de cercas, conforme também já registrado nesse documento."

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão. Foi ajustada a largura da capina.

114) Questionamento 114

"Sugere-se alterar modelagem econômico-financeira dos itens relacionados a Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança de modo a considerar as duplicações da BR-356 e das faixas adicionais da MG-262 e MG-329."

Resposta/Encaminhamento

A conservação já leva em consideração a implantação da duplicação e faixas adicionais.

115) Questionamento 115

"Sugere-se carregar essa característica de 1 tacha a cada 8 m, em trechos sinuosos para a modelagem econômico-financeira do escopo de Conservação"

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão. Foi proposto que 60% do segmento é em tangente (cadência de 16m) e 40% em curva (cadência de 8m)

116) Questionamento 116

"Solicita-se acrescentar área do canteiro central nos itens de roçada após as obras de duplicação."

Resposta/Encaminhamento

Não está previsto canteiro central, somente canteiros nos casos de retornos.

117) Questionamento 117

"Solicita-se considerar no mínimo 1 ciclo por mês, exceto o ciclo de cerca a cerca (em toda extensão e largura da rodovia), ou seja, 11 ciclos."

Resposta/Encaminhamento

Entende-se que o quantitativo considerado no estudo seja suficiente para a boa conservação da rodovia.

118) Questionamento 118

"Sugere-se suprimir o item "7. Recuperação, de acordo com as normas da ABNT, dos sistemas de iluminação existentes em acessos, trevos, entroncamentos, OAEs, inclusive passarelas e respectivas rampas." no escopo de Trabalhos Iniciais, considerando que o mesmo consta no item 3 no escopo de trabalhos iniciais."

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão.

119) Questionamento 119

"No Modelo Econômico-Financeiro (MEF) identificamos apenas o custo relacionado ao consumo de energia das edificações. Caso seja responsabilidade da concessionária o custo com o consumo de energia da iluminação viária (acessos, trevos, entroncamentos e OAEs), solicita-se a precificação desse escopo no modelo econômico-financeiro. Caso contrário solicita-se adequada a redação do item 8 do escopo de SERVIÇOS INICIAIS."

Resposta/Encaminhamento

O custo relacionado ao consumo de energia das edificações e ao longo da via (iluminação viária) estão consideradas no Modelo Operacional, em Despesas Diversas. São considerados os custos de consumo de edificações, e lâmpadas de Vapor de Sódio (início da concessão) e LED (ao longo de toda a concessão) que fazem parte da iluminação viária.

120) Questionamento 120

"No modelo Econômico-Financeiro (MEF) não identificamos investimentos relacionados ao sistema de comunicação solicita-se a precificação desse escopo no modelo econômico-financeiro, uma vez que item 3.4.15 é informado das obrigações de prover este Sistema."

Resposta/Encaminhamento

Os custos relacionados ao sistema de comunicação interno foram previstos no item 6 - Equipamentos, Sistemas e Edificações Operacionais da planilha resumo de CAPEX/OPEX, tendo o detalhamento do cronograma financeiro na aba nomeada OPER considerado os telefones fixos / ramais em edificações e telefones celulares para equipe. O sistema comunicação de rádio foi inserido na modelagem econômico-financeira.

121) Questionamento 121

"Apresentar as composições de preços unitários dos serviços das Obras de Ampliação"

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão.

122) Questionamento 122

"Sugere-se que seja alterada a data base do estudo para uma data mais recente ou que seja adotada a cotação atual dos insumos asfálticos retroagidos e aço para set/20 pelo índice de reajuste do contrato."

Resposta/Encaminhamento

A data base do orçamento foi atualizada com base na tabela de julho/2021, disponibilizada pelo DER/MG.

123) Questionamento 123

"Valores divergentes apresentados nas planilhas do anexo 14 e MEF"

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão. Os valores foram devidamente verificados.

124) Questionamento 124

"Retirar dos valores unitários da base DER/SP a parcela referente ao BDI, que é contemplado no valor publicado."

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão.

125) Questionamento 125

"Revisar valor unitário DER/Sp do serviço "28.10.01 - Catadióptricos p/ defesa metálica (un)""

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão.

126) Questionamento 126

"Revisar percentuais aplicado para Administração Local e Canteiro de obras"

Resposta/Encaminhamento

Na presente revisão do estudo, foi realizado o cálculo das verbas de administração local, canteiro de obras e mobilização e desmobilização de acordo com a necessidade do projeto e apresentam-se as memórias de cálculo para os valores aplicados. Adicionalmente, foi realizada uma análise sobre tais verbas, utilizadas em outros estudos de Concessão, e constatou-se que a ordem de grandeza do valor aplicado no presente estudo está de acordo com o praticado.

127) Questionamento 127

"Incluir nas planilhas de formação de preço das passarelas serviços para implantação de tela antiofuscante e iluminação"

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão. Atendido. Foi inserido a tela antiofuscante e a iluminação na memória de cálculo das passarelas.

128) Questionamento 128

"Incluir custos de transportes dos betuminosos nos orçamentos dos acessos"

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão. Foi incluída a composição CA0003 - Transporte de Material Betuminoso

129) Questionamento 129

"Incluir custos de transportes dos betuminosos nos orçamentos dos pontos de ônibus"

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão. Foi incluída a composição CA0003 - Transporte de Material Betuminoso

130) Questionamento 130

"Aplicar no cálculo do quantitativo do CAP consumo (t/m³) para o insumo para os serviços nas memórias dos pontos de ônibus"

Resposta/Encaminhamento

O serviço proposto RO-14019 já inclui o valor do CAP na composição. Ressalta-se que apenas na BR-356, na utilização de CAP com polímero considerou-se a composição CA-0001 - Aquisição e Transporte de CAP 55/75 POL.

131) Questionamento 131

"Existe divergência entre o PER e o valor orçado no Anexo 14 para a obra de Travessia em Teixeira. Favor esclarecer se esta obra faz parte do escopo da Concessionária"

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão. A travessia de Teixeira não faz parte do escopo da concessão rodoviária em questão.

132) Questionamento 132

"Revisar o ano de implantação de correção de curvas no Trecho BR-356 Km71,24 - km 71,70 de acordo com o ano de implantação da duplicação no mesmo trecho."

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão.

133) Questionamento 133

"Revisar os valores das obras na BR-356, não foi aplicado o percentual de Adm. Local, Canteiro de obras, Mobilização e Desmobilização e Projetos."

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão.

134) Questionamento 134

"Apresentar serviços para implantação de estrutura de OAE para o dispositivo tipo 5 - Parclo. De acordo com o Estudo de engenharia - Relatório Melhoria e Ampliação, se faz necessário implantação de dispositivo em desnível do tipo Parclo na rodovia BR-356, km 52,50."

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão. Dispositivo em questão foi suprimido (substituído por rotatória alongada na atual revisão).

135) Questionamento 135

"Justificar Largura de acostamento considerando 5,20m no MC_Acostamento quando no Relatório Melhorias e Ampliação está previsto 2,50m para Acostamento e 1,00 para Acostamento Interno"

Resposta/Encaminhamento

Está sendo proposta a readequação da faixa existente. Constatou-se através dos levantamentos topográficos que a largura de faixa existente é de 3,50 m, quando por norma deveria ser 3,60 m. Assim, essa complementação está sendo feita junto com o acostamento devido a detalhes construtivos. No caso de pista simples será implantado acostamento em ambos os lados da pista, sendo necessário, além de 2,5 m para cada lado, a adequação 0,10 m para cada lado referente à faixa de rolamento, totalizando 5,20 m de pavimentação.

136) Questionamento 136

"Justificar Largura de pista 8,60m no MC_Duplicação quando no Relatório Melhorias e Ampliação está previsto (3,60m +3,60m) para Pista"

Resposta/Encaminhamento

Atendido. A largura prevista para a implantação de faixa foi revisada para 9,40 m. Sendo: 7,20 m (Pista nova) + 1,00 m (Acostamento Interno novo) + 1,00 m de acostamento interno pista existente + 0,20 m de readequação de plataforma (Pista existente tem apenas

3,50 m, conforme cadastro).
Adicionalmente, está sendo prevista a demolição de 2,40 metros de acostamento (1,40 metros do acostamento existente interno e 1,00 m do acostamento externo existente) e implantação de 4,60 m de acostamento novo (2,50 m do lado novo da duplicação e 2,10 m do lado existente da duplicação (aproveitamento de 0,40 m do acostamento existente)

137) Questionamento 137

"Revisar/Justificar largura da pista prevista para o segmento 4, L=2,60m, quando os outros segmentos apresentam L=8,60m"

Resposta/Encaminhamento

O segmento citado já é duplicado (multivia), portanto está sendo prevista apenas a regularização da largura da plataforma

138) Questionamento 138

"Revisar cálculo para transporte do CAP da duplicação. Não foi considerado os consumos"

Resposta/Encaminhamento

Os consumos estão sendo considerados corretamente para o cálculo do transporte. Ressalta-se, entretanto, que foi retirado da memória de cálculo do item 3.16 - Transporte Material Betuminoso, o transporte do CAP-55/75. Tal alteração foi realizada em virtude da composição CA0001 - Aquisição e Transporte de CAP 55/75 POL já considerar o transporte do insumo.

139) Questionamento 139

"Revisar/Justificar largura da pista prevista para o segmento 4, L=2,60m, quando os outros segmentos apresentam L=8,60m"

Resposta/Encaminhamento

O segmento citado já é duplicado (multivia), portanto está sendo prevista apenas a regularização da largura da plataforma.

140) Questionamento 140

"Revisar/justificar espessuras do pavimento utilizadas na MC_Duplicação. Não correspondem as espessuras previstas nos estudos de tráfego do "Relatório Ampliação e Melhorias"

Resposta/Encaminhamento

Conforme o relatório de Ampliação e melhorias: "As espessuras de base e sub-base devem ser compatibilizadas para evitar degrau entre a pista e o acostamento, portanto a espessura real deverá ser elevada para permitir a compatibilização hidráulica entre as camadas". Assim as espessuras do acostamento foram corrigidas levando em consideração tal informação. Tal correção foi realizada nas camadas de base e sub-base, ficando 0,26 m e 0,38 m respectivamente somando-se a isso a espessura de 0,06 m de revestimento, totalizando uma caixa de 0,70m igual a caixa da pista

141) Questionamento 141

"Inserir serviços referente a pavimentação e sinalização horizontal e vertical"

Resposta/Encaminhamento

Os serviços referentes a pavimentação, sinalização horizontal e vertical estão inclusos dentro das memórias de cálculo (Duplicação, Acostamento e Faixa Adicional)

142) Questionamento 142

"Inserir serviços referente a pavimentação e sinalização horizontal e vertical"

Resposta/Encaminhamento

Os serviços referentes a pavimentação, sinalização horizontal e vertical estão inclusos dentro das memórias de cálculo (Duplicação, Acostamento e Faixa Adicional)

143) Questionamento 143

"Inserir serviços referente a pavimentação e sinalização horizontal e vertical"

Resposta/Encaminhamento

Os serviços referentes a pavimentação, sinalização horizontal e vertical estão inclusos nas memórias de cálculo do item "Duplicação, Acostamento e Faixa Adicional".

144) Questionamento 144

"Utilizar a depreciação por padrão de consumo."

Resposta/Encaminhamento

A previsão do emprego do método linear para fins de cálculo da indenização no caso de extinção antecipada do Contrato de Concessão não impede que a Concessionária adote outros métodos de depreciação de seus ativos. O objetivo foi o de dar previsibilidade aos participantes da licitação, esclarecendo, ex ante, quais serão os parâmetros que comporão a metodologia que será utilizada apenas na hipótese indicada na Minuta de Contrato. Vale comentar, por fim, que o método linear vem sendo empregado pela ANTT nos contratos de concessão de rodovias, cf. art. 11 da Resolução ANTT n. 5.860/19.

145) Questionamento 145

"Alterar o índice de correção. De NTN B para WACC"

Resposta/Encaminhamento

A opção jurídico regulatória está alinhada ao que é usualmente previsto nos contratos de rodovias.

146) Questionamento 146

"Deixar explícita a emissão do Termo de Registro de Ocorrência (TRO) para não conformidades de menor gravidade."

Resposta/Encaminhamento

O processo de apuração de infrações e aplicação de penalidades seguirá o modelo atualmente adotado pelo Estado de Minas Gerais para processos administrativos, conforme estabelecido pela Lei Estadual nº 14.184/2002 e Decreto Estadual nº 45.902/2012, além de respeitar o Contrato e a regulamentação vigente.

147) Questionamento 147

"Sugestão para complementação de redação, destacada em vermelho. A contribuição busca esclarecer o escopo dos trabalhos iniciais, com foco na eliminação de problemas emergenciais na rodovia."

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão.

148) Questionamento 148

"Ausência de flechas nas trilhas de roda medidas sob corda de 1,20 m superiores a:"

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão.

149) Questionamento 149

"5. Solução de problemas de irregularidades localizados, contidos em segmentos pontuais que indiquem valores toleráveis, tais como abatimentos de pista causados por problemas geotécnicos ocorridos em terrenos de fundação de aterros, nas encostas adjacentes ou no próprio terraplano."

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão.

150) Questionamento 150

"Ausência de áreas exsudadas superiores a 1,2 m². Sugerimos a exclusão do parâmetro e a substituição para o parâmetro contratual de IGG."

Resposta/Encaminhamento

Item avaliado, sendo mantido o parâmetro do PER apresentado na consulta pública.

151) Questionamento 151

"Ausência de flechas nas trilhas de roda, medidas de acordo com o procedimento DNIT 006/2003-PRO, superiores a 10 mm. "

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada, alterando-se a redação textual no PER de forma a complementar com o procedimento a ser executado.

152) Questionamento 152

"Ausência de área afetada por trincas interligadas de classe 3"

Resposta/Encaminhamento

Item avaliado, sendo mantido o parâmetro do PER apresentado na consulta pública.

153) Questionamento 153

"Reparação de trechos com desníveis acentuados, mapeados no relatório de pontos críticos da Rodovia previsto no item 4.1.1 do PER, ou obstáculos rígidos em bordos externos de curvas ou a menos de 4 m da borda da pista de rolamento."

Resposta/Encaminhamento

Foi mantida a redação apresentada no PER.

154) Questionamento 154

"Execução de reparos ou substituição dos dispositivos de segurança – como defensas, dispositivos antiofuscentes, atenuadores de impacto e barreiras rígidas de concreto do tipo New Jersey – em mau estado, desconformes ou que ponham em risco os usuários, sendo igualmente necessário implantar novas defensas e barreiras, priorizando curvas acentuadas, trechos sinuosos e locais com desníveis laterais acentuados, identificados no relatório de pontos críticos da Rodovia (item 4.1.1 do PER)"

Resposta/Encaminhamento

Foi mantida a redação apresentada no PER.

155) Questionamento 155

"Ausência total de sinalização horizontal com índice de retro refletância menor que:"

Resposta/Encaminhamento

Foi mantida a redação apresentada no PER.

156) Questionamento 156

"Ausência de sinalização vertical e aérea com índice de retrorrefletância inferior ao especificado na NBR 14.644, sendo o índice mínimo de:"

Resposta/Encaminhamento

Foi mantida a redação apresentada no PER.

157) Questionamento 157

"Ausência de sinalização vertical e aérea com índice de retrorrefletância inferior ao especificado na NBR 14.644, sendo o índice mínimo de:"

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão.

158) Questionamento 158

"Ausência de pontos críticos da Rodovia sem sinalização vertical de segurança, definidos no relatório de locais críticos de acidentes (item 4.1.1 do PER), sem sinalização vertical de segurança."

Resposta/Encaminhamento

Foi mantida a redação apresentada no PER.

159) Questionamento 159

"Implantação dos dispositivos de segurança, nos pontos críticos da Rodovia, definidos no relatório de locais críticos de acidentes (item 4.1.1 do PER)"

Resposta/Encaminhamento

Foi mantida a redação apresentada no PER.

160) Questionamento 160

"Limpeza e pintura de guarda-corpos, guarda-rodas e da estrutura e da superfície visível da estrutura (pintura em cor a cargo da Concessionária)."

Resposta/Encaminhamento

Foi mantida a redação apresentada no PER.

161) Questionamento 161

"Ausência de depressão no encontro com a via e Ausência de juntas e aparelhos de apoio fora de sua vida útil, que extrapolem o limite do parâmetro de ICP"

Resposta/Encaminhamento

Foi mantida a redação apresentada no PER.

162) Questionamento 162

"Recuperação estrutural de todas as passagens subterrâneas e passarelas que apresentem riscos estruturais e aplicação de tinta protetora em suas superfícies visíveis, com substituição de elementos não passíveis de recuperação, mantendo-se suas características originais. Com nota maior ou igual à 4 conforme relatório de monitoração."

Resposta/Encaminhamento

Foi mantida a redação apresentada no PER.

163) Questionamento 163

"2. Intervenções em bueiros, incluindo desassoreamento e limpeza de bocas;"

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão.

164) Questionamento 164

"9. Implantação ou complementação dos sistemas de drenagem, a partir da construção dos elementos necessários, conforme a monitoração venha a detectar a necessidade, obedecendo às especificações de serviços de drenagem do DNIT e do DER/MG."

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão.

165) Questionamento 165

"7. Recomposição dos segmentos de sarjetas, valetas e meios-fios que estiverem danificados, englobando a eliminação total dos pontos danificados e a reconstrução conforme os procedimentos convencionais, com intervenção in loco dentro de um esquema programado de sinalização controladora do tráfego."

Resposta/Encaminhamento

Foi mantida a redação apresentada no PER.

166) Questionamento 166

"9. Recomposição de saídas, descidas d'água e dissipadores de energia que estiverem danificados, englobando a eliminação total dos pontos danificados e a reconstrução, conforme os procedimentos convencionais, com intervenção in loco dentro de um esquema programado de sinalização controladora do tráfego"

Resposta/Encaminhamento

Foi mantida a redação apresentada no PER.

167) Questionamento 167

"Recomposição de aterros;
✓ Remoção de barreiras;
✓ Reconformação de taludes de corte;"

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão.

168) Questionamento 168

"Execução de tratamento emergencial às obras de contenção classificadas como Nível 3 nos cadastros iniciais da rodovia. Execução de tratamento emergencial às obras de contenção com indícios de comprometimento, dentre os quais cabe destacar:

- ✓ Ocorrência de fissuras ou recalques nos acostamentos;
- ✓ Movimentação nítida do maciço contido;
- ✓ Deslocamento e deformações provenientes da ocorrência de recalques diferenciais;
- ✓ Sinais de umidade na face externa das obras ou nas juntas de dilatação;
- ✓ Estrutura de concreto apresentando desagregação e exposição das armaduras;
- ✓ Ocorrência de ruptura ou colmatação dos elementos de drenagem;
- ✓ Erosão na base ou na fundação das obras;

- ✓ Presença de indicativos de perda de protensão ou ruptura de tirantes definitivos;
- ✓ Presença de indicativos de perda da integridade dos capacetes de proteção das cabeças de tirantes de protensão.

5. Recuperação emergencial de terraplenos, com os serviços de:

- ✓ Recomposição de aterros;
- ✓ Remoção de barreiras;
- ✓ Reconformação de taludes de corte;
- ✓ Recomposição das obras de drenagem superficial e do revestimento vegetal, e outras."

Resposta/Encaminhamento

Foi mantida a redação apresentada no PER.

169) Questionamento 169

"Recuperação emergencial de terraplenos Execução de serviços de recomposição de aterros, remoção de barreiras, reconformação de taludes de corte, recomposição das obras de drenagem superficial e do revestimento vegetal em terraplanos e serviços de limpeza, desobstrução do sistema de drenagem e recuperação de obras de contenção, quanto estes apresentarem indícios de comprometimento e apresentarem risco iminente à rodovia, nos termos do Cadastro de Riscos Iminentes (item 4.1.1 do PER) - Conforme nível de riscos atribuídos 5. Recuperação emergencial de terraplenos, com os serviços de:

- ✓ Recomposição de aterros;
- ✓ Remoção de barreiras;
- ✓ Reconformação de taludes de corte;
- ✓ Recomposição das obras de drenagem superficial e do revestimento vegetal, e outras.

6. Recuperação emergencial das obras de contenção, com os serviços de:

- ✓ Limpeza;
- ✓ Desobstrução do sistema de drenagem;
- ✓ Recuperação de obras com indícios de comprometimento;
- ✓ Realização de serviços emergenciais em locais que possam comprometer a plataforma da rodovia, como os casos de erosões e escorregamentos"

Resposta/Encaminhamento

Foi mantida a redação apresentada no PER.

170) Questionamento 170

"7. Execução de serviços de roçada e poda em toda a extensão e largura do canteiro central"

Resposta/Encaminhamento

Foi mantida a redação apresentada no PER, tendo em vista a necessidade de atendimento da altura da vegetação, conforme especificado no quadro de Parâmetro de Desempenho. Ressalta-se que o quantitativo e valor considerados no estudo em questão estão em linha com indicativos atuais das demais concessões rodoviárias e atendem às exigências/definições do

TCU, conforme Acórdão AC-2604-37/13-P elaborado na Fase III do Programa de Concessões Rodoviárias Federais.

171) Questionamento 171

"13. Tratando-se de pequenas propriedades ou de situação que envolva pouco volume de tráfego, ou ainda, de situação que não requeira projeto de engenharia completo, a concessionária deverá elaborar e disponibilizar projeto ou auxiliar tecnicamente o Terceiro visando a regularização do(s) acesso(s)"

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão.

172) Questionamento 172

"Todas as cercas existentes da rodovia deverão ser reposicionadas e recuperadas"

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão.

173) Questionamento 173

"Recuperação dos sistemas de iluminação em todos os trechos da rodovia, constantes no Termo de Arrolamento e Transferências de Bens."

Resposta/Encaminhamento

Foi mantida a redação apresentada no PER.

174) Questionamento 174

"1. Complementação dos sistemas de iluminação existentes."

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão.

175) Questionamento 175

"Sistemas elétricos e de iluminação existentes na rodovia totalmente recuperados."

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão.

176) Questionamento 176

"O PER cita "Os veículos deverão percorrer o trecho concedido com velocidade média 60 km/h. Na hipótese de atendimento de uma ocorrência, com a necessidade de paralisação de uma das viaturas, essa velocidade deverá ser ultrapassada pelas demais, que deverão se adequar à situação, com a inclusão, se necessário, de um novo veículo de inspeção ao sistema, de forma a manter a frequência de inspeção estabelecida."
No entanto o APÊNDICE B – QUANTITATIVOS MÍNIMOS DAS INSTALAÇÕES E EQUIPAMENTOS DA FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS - Informa apenas 1 viatura de inspeção.

Sugestão:

- i) Sugerimos retificar o quantitativo mínimo ou adequar a redação do PER, o qual cita outras viaturas enquanto que o quantitativo mínimo é definido em apenas 1(uma);
- ii) Incluir previsão no Contrato de Concessão para que, caso de não cumprimento do tempo de inspeção devido conflito com atendimento à alguma ocorrência de pista, não seja aplicada penalidades;"

Resposta/Encaminhamento

O quantitativo mínimo se mantém um (1), e a redação no PER foi revisada para atendimento da solicitação/sugestão.

177) Questionamento 177

"O PER cita: "Serviço de guincho leve: tempo médio de chegada ao local igual a 120 minutos. O tempo de atendimento considerado para aferição do parâmetro de desempenho é a média mensal em, ao menos, 90% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência." Serviço de guincho pesado: tempo médio de chegada ao local igual a 120 minutos. O tempo de atendimento considerado para aferição do parâmetro de desempenho é a média mensal em, ao menos, 90% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência.

O APÊNDICE B – QUANTITATIVOS MÍNIMOS DAS INSTALAÇÕES E EQUIPAMENTOS DA FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS - Informa apenas 1 Guincho Leve e 1 guincho pesado. Sugestão: Aumentar a quantidade de bases operacionais e de viaturas para: 2 Bases; 2 Guinchos Leves; 2 Guinchos pesados."

Resposta/Encaminhamento

As premissas de atendimento mecânico foram reavaliadas, para 2 guinchos leves e 1 pesado. Dessa forma, foram consideradas 2 Bases.

178) Questionamento 178

"O PER cita: Escopo: reparo e conservação rotineira dos elementos componentes das edificações e instalações de apoio da concessionária e seus respectivos equipamentos, incluindo as unidades operacionais da concessionária, posto de pesagem, e as praças de pedágio.

Sugestão: Suprimir o termo "posto de pesagem" do texto do PER."

Resposta/Encaminhamento

Documentação revisada para atendimento da solicitação/sugestão.

179) Questionamento 179

"O documento "RELATÓRIO MODELO OPERACIONAL" cita: O veículo deverá ser substituído em função do que ocorrer primeiro, quando atingir 80 meses ou 650.000 km rodados. SUGESTÃO: Alterar a exigência de vida útil dos Guinchos Leves para 10 anos."

Resposta/Encaminhamento

Ressalta-se que o relatório Modelo Operacional foi elaborado com a finalidade de se estabelecer premissas para o dimensionamento da modelagem, e não é imposta uma obrigatoriedade ou exigência em relação à vida útil dos equipamentos.

180) Questionamento 180

"Os dados das Pesquisas Ods estão desatualizados frente a realidade do trecho. Sugere-se atualização das Pesquisas para melhor dimensionamento do projeto."

Resposta/Encaminhamento

As pesquisas O/Ds não estão desatualizadas, tendo sido realizadas em novembro 2020.

181) Questionamento 181

"Substituir o texto da minuta pelo seguinte: "20.7.3 Na hipótese de utilização de meios de pagamento eletrônico e identificação automática do veículo (AVI), os usuários terão direito a um desconto fixo de 5% (cinco por cento) sobre o valor da TARIFA DE PEDÁGIO, denominado DESCONTO BÁSICO DE TARIFA, sem que a CONCESSIONÁRIA faça jus a reequilíbrio econômico-financeiro.""

Resposta/Encaminhamento

O desconto básico de tarifa não foi considerado na modelagem econômico-financeira. Contudo, o projeto passou a adotar, como política tarifária, o desconto de usuário frequente (DUF), por meio do qual o usuário de veículos leves (categoria 1) que passam na mesma praça de pedágio, em um mesmo sentido, utilizando TAG, recebem desconto da 2ª até a 30ª viagem realizada em um mesmo mês. A medida objetiva proporcionar justiça tarifária aos usuários e já faz parte da maioria das concessões rodoviárias recentes do país, inclusive do programa federal de concessões rodoviárias. A utilização do DUF, além de beneficiar os usuários frequentes, é um incentivo aos motoristas a utilizarem tecnologias modernas e seguras de pagamento de pedágio, reduzindo possíveis perdas de tempo ocorridas no pagamento manual do pedágio e a minimização de contato e manuseio com dinheiro.

182) Questionamento 182

"Substituir o texto da minuta pelo seguinte: "20.13.1. A CONCESSIONÁRIA deverá assegurar a aplicação do DESCONTO DE USUÁRIO FREQUENTE aos usuários que sejam elegíveis ao benefício tarifário.

20.13.1.1. A instalação dos equipamentos necessários ao DESCONTO DE USUÁRIO FREQUENTE nas praças de pedágio da CONCESSÃO é condição para o início da cobrança da TARIFA DE PEDÁGIO.

20.13.2. São considerados elegíveis ao DESCONTO DE USUÁRIO FREQUENTE os usuários que disponham de SISTEMA DE COBRANÇA ELETRÔNICA (AVI) e que trafeguem, no SISTEMA RODOVIÁRIO, em veículos das categorias 1, 3, 5 e 11, conforme a tabela indicada na subcláusula 20.9, e que passem em uma mesma praça de pedágio, no mesmo sentido de fluxo, dentro de um mesmo mês calendário.

20.13.3. O DESCONTO DE USUÁRIO FREQUENTE será concedido aos usuários de forma progressiva, considerando o DESCONTO BÁSICO DE TARIFA (DBT) e de acordo com a

frequência de viagens realizadas ao mês, conforme o seu enquadramento nas categorias de Desconto Total por Viagem, dessa forma: até 3 viagens - 5% de desconto total por viagem (5% DBT + 0% DUF); Da 4ª à 7ª - 10,0% de desconto total por viagem (5% DBT + 5% DUF); Da 8ª à 11ª 12,5% de desconto total por viagem (5% DBT + 5% DUF) ; Da 12ª à 15ª - 15,0% de desconto total por viagem (5% DBT + 10% DUF); Da 16ª à 19ª 17,5% de desconto total por viagem (5% DBT + 12,5% DUF); 20ª em diante 20,0% de desconto total por viagem (5% DBT + 15% DUF)

20.13.4. O percentual de desconto por viagem do DESCONTO DE USUÁRIO FREQUENTE se aplica, exclusivamente, para cada viagem compreendida na respectiva categoria de frequência de viagens.

20.13.4.1. O percentual de desconto por viagem do DESCONTO DE USUÁRIO FREQUENTE não será cumulativo entre as categorias de frequência de viagem."''

Resposta/Encaminhamento

O projeto foi ajustado para adotar, como política tarifária, o desconto de usuário frequente (DUF), por meio do qual o usuário de veículos leves (categoria 1) que passam na mesma praça de pedágio, em um mesmo sentido, utilizando TAG, recebem desconto da 2ª até a 30ª viagem realizada em um mesmo mês. A medida objetiva proporcionar justiça tarifária aos usuários e já faz parte da maioria das concessões rodoviárias recentes do país, inclusive do programa federal de concessões rodoviárias. A utilização do DUF, além de beneficiar os usuários frequentes, é um incentivo aos motoristas a utilizarem tecnologias modernas e seguras de pagamento de pedágio, reduzindo possíveis perdas de tempo ocorridas no pagamento manual do pedágio e a minimização de contato e manuseio com dinheiro.

Respostas aos apontamentos feitos em Audiência Pública

1) Questionamento 183

Foi questionado pelo contribuinte o porquê da impossibilidade de o DER fazer as melhorias do projeto, ou seja, o porquê da transferência da gestão ao parceiro privado.

Resposta/Encaminhamento

Diante da forte crise enfrentada pelo Estado de Minas Gerais, associada à necessidade urgente de investimentos em sua malha rodoviária, entendeu-se que a delegação à iniciativa privada é a alternativa mais adequada ao projeto, sobretudo, em razão da possibilidade de alavancar mais de 2 bilhões de reais em investimentos. Isso porque é possível atrair investimentos e estabelecer compromissos contratuais que vão desde a aumento da capacidade de trechos, revitalização e manutenção do pavimento, implantação e renovação de sinalização vertical e horizontal, entre outras melhorias. Esse conjunto de atividades proporciona mais qualidade às viagens passantes nessas rodovias, maior segurança aos passageiros e maior eficiência às cadeias logísticas dependentes desse sistema de transporte.

2) Questionamento 184

O custo do pedágio foi questionado pelo contribuinte, o qual apontou que as comunidades deveriam ser "aliviadas" do custeio. Como solução, sugeriu requisitar um representante do Ministério Público para que seja desenvolvida PPP com a Vale e a Pedreira Irmãos Machado,

em vistas a estas colaborarem com o potencial impacto que a área irá sofrer e a garantir acesso aos moradores da região.

Resposta/Encaminhamento

O projeto do Lote Ouro Preto foi desenvolvido tendo como premissa a realização das obras obrigatórias, extremamente necessárias para a melhoria da capacidade, fluidez e segurança do tráfego, e o oferecimento de serviços ao usuário, que, após a consulta pública, foi alargado para prever atendimento médico de urgência, socorro mecânico, apreensão de animais e combate a incêndio, durante todo o prazo da concessão, permitindo que os usuários, em especial integrantes da população local, tenham maior segurança viária ao longo de todo o trecho concedido.

Além disso, o projeto foi ajustado para adotar, como política tarifária, o desconto de usuário frequente, por meio do qual o usuário de veículos leves (categoria 1) que passam na mesma praça de pedágio, em um mesmo sentido, utilizando TAG, recebem desconto da 2ª até a 30ª viagem realizada em um mesmo mês. A medida objetiva proporcionar justiça tarifária aos usuários e já faz parte da maioria das concessões rodoviárias recentes do país, inclusive do programa federal de concessões rodoviárias. A utilização do DUF, além de beneficiar os usuários frequentes, é um incentivo aos motoristas a utilizarem tecnologias modernas e seguras de pagamento de pedágio, reduzindo possíveis perdas de tempo ocorridas no pagamento manual do pedágio e a minimização de contato e manuseio com dinheiro.

3) Questionamento 185

Foi questionado pelo contribuinte se os condomínios já consolidados serão contemplados com acesso à via, pois, em caso contrário, seus moradores teriam 8 km adicionais no percurso. Ademais, ele questionou como a tarifa será cobrada dos usuários diários, como, por exemplo, aqueles que precisam levar seus filhos à escola.

Resposta/Encaminhamento

O traçado das rodovias integrantes do Lote Ouro Preto será mantido, tendo um total de 100 acessos existentes corrigidos e/ou melhorados. Além disso, o projeto foi ajustado para adotar, como política tarifária, o desconto de usuário frequente, por meio do qual o usuário de veículos leves (categoria 1) que passam na mesma praça de pedágio, em um mesmo sentido, utilizando TAG, recebem desconto da 2ª até a 30ª viagem realizada em um mesmo mês. A medida objetiva proporcionar justiça tarifária aos usuários e já faz parte da maioria das concessões rodoviárias recentes do país, inclusive do programa federal de concessões rodoviárias. A utilização do DUF, além de beneficiar os usuários frequentes, é um incentivo aos motoristas a utilizarem tecnologias modernas e seguras de pagamento de pedágio, reduzindo possíveis perdas de tempo ocorridas no pagamento manual do pedágio e a minimização de contato e manuseio com dinheiro.

4) Questionamento 186

Foi criticado pelo contribuinte projeto de construção do contorno de Cachoeira do Campo na região e afirmou que este gerará agravo na economia de Ouro Preto. Contribuinte caracterizou o valor de pedágio como desumano e indicou a possibilidade do afastamento do turista de Ouro Preto e Mariana. Por fim, o cidadão questionou o motivo de as praças de pedágio não estarem localizadas a ponto de cobrar tarifa dos “milionários” de Alphaville e afirmou que até aceita obras de duplicação com preço justo, mas que a alça é desastrosa e que fará campanha contra ela.

Resposta/Encaminhamento

A travessia urbana de Cachoeira do Campo, distrito pertencente ao município de Ouro Preto, consiste num trecho de aproximadamente 2 km de extensão, com intensa ocupação lindeira, que dificulta a implantação da duplicação da rodovia e implantação de marginais. O trecho apresenta-se em pista simples, com elevado conflito entre o tráfego local e o tráfego de longa distância, culminando em reduções de capacidade operacional do tráfego (velocidades mais baixas), possibilitando de formação de filas (trânsito) na travessia do município e conseqüentemente, na rodovia, além de acidentes. O conflito entre o tráfego urbano e o rodoviário inclusive cria um ambiente de menor nível de segurança para os usuários da via e para os pedestres, com maiores de possibilidades de acidentes entre veículos e atropelamentos. Tais conflitos apresentam tendência de aumento ao longo da concessão, uma vez que, as velocidades operacionais na rodovia serão ampliadas (com as duplicações) e o tráfego sofrerá sua expansão natural. Desta forma, tendo em vista os problemas supracitados, foram avaliados além do cenário de implantação do contorno, também o cenário de duplicação e tratamento interno da travessia.

Detalhando-se o cenário alternativo de tratamento interno da travessia, verifica-se a necessidade de ampliação da capacidade operacional do trecho urbano através da criação de novas faixas de tráfego, possibilitando a continuidade do corredor a ser criado após as obras de duplicação. Portanto, do ponto de vista técnico não é justificável a criação de um gargalo de tráfego, ou seja, transições entre trechos de pistas duplas e pista simples. A não duplicação do trecho interno criará os supracitados gargalos que decorrerão de filas, atrasos ao usuário, possibilidade de acidentes e baixa qualidade operacional do corredor.

Assim, tendo em vista as contribuições recebidas, foi estudado este cenário alternativo ao contorno, que consistiria na criação de novas faixas expressas para o tráfego de longa distância, bem como, na implantação de vias marginais em ambos os sentidos da via para acesso do tráfego local, de passarelas e de interseções. No entanto, esta solução requereria a desapropriação de aproximadamente 23 imóveis ao longo da via, fato que traria grande impacto ao município. A desapropriação é uma necessidade que traria, além do impacto social, uma enorme insegurança à concretização e implementação das obras no trecho, uma vez que historicamente tais desapropriações geram inúmeras questões legais, fato que poderia culminar no não atingimento do objetivo do projeto e no atraso de obras. Além disso, a solução não segregaria por completo o tráfego urbano do tráfego da rodovia, além de ser uma solução de maior custo, impactando a tarifa.

A partir das considerações técnicas verificou-se que a implantação do contorno de Cachoeira do Campo seria a solução técnica mais adequada, na medida em que possibilitará ao tráfego

de longa distância um maior nível de segurança e trafegabilidade, cumprindo o objetivo de uma rodovia que é o de se afastar de centros urbanos, preservando os usuários da via. Com isso, a segurança viária e a fluidez do tráfego serão asseguradas. Tal solução preservará, também, a estrutura do distrito, não ensejando desapropriações de áreas urbanas.

Como o trecho constitui rota turística entre Belo Horizonte e Ouro Preto, será indicado como obrigação da concessionária a implantação de sinalizações orientativas à utilização do trecho urbano como “rota turística” para os usuários que pretendem acessar as lojas de artesanatos locais. Referente à preocupação com a possibilidade de afastamento do turismo da região, é importante considerar que o Plano Municipal de Turismo (2017-2027) de Ouro Preto, em seu diagnóstico, considera o acesso rodoviário como um Ponto Fraco do turismo da região e o estado da rodovia BR-356 foi considerado apenas como regular. Assim a concessão, associada à duplicação dessa rodovia, beneficiará o acesso à região e, conseqüentemente, o turismo e comércio.

Quanto ao questionamento sobre o posicionamento das praças de pedágios, durante a elaboração do projeto foi realizada extensiva análise, em especial das praças localizadas na BR-356, de forma a evitar áreas predominantemente residenciais e impactos nos trânsitos locais. Assim, a partir de contribuições recebidas e considerando as premissas acima, houve alteração do posicionamento da praça de pedágio P1, localizada na BR-356, sendo realocada do km 32,6 para o km 40,3.

5) Questionamento 187

O contribuinte manifestou discordância pelo fato de a população “pagar a conta” da rodovia e sugeriu que isto seja feito pela Vale ou pela Samarco: “os acordos que foram feitos com Vale e com a Samarco de mais de R\$ 500 bilhões, por que não são revertidos? (...) reparar o dano que foi causado na nossa região”.

Além disso, apesar de concordar com as melhorias, afirmou ser absurdo a existência de 4 pedágios, indicando que a rodovia tem que se adaptar à população e não vice-versa, dado que erros passados foram cometidos pelo DER e pelo DNIT e que o povo não tem nenhuma responsabilidade por isso. O cidadão ainda questionou a ausência do DNIT na apresentação e indagou o porquê de só terem sido expostos os impactos positivos, sem inclusive ouvir os comerciantes locais sobre o projeto.

Resposta/Encaminhamento

O projeto do Lote Ouro Preto foi desenvolvido tendo como premissa a realização das obras obrigatórias, extremamente necessárias para a melhoria da capacidade, fluidez e segurança do tráfego, e o oferecimento de serviços ao usuário, que, após a consulta pública, foi alargado para prever atendimento médico de urgência, socorro mecânico, apreensão de animais e combate a incêndio, durante todo o prazo da concessão, permitindo que os usuários, em especial integrantes da população local, tenham maior segurança viária ao longo de todo o trecho concedido.

Ainda em relação à população local, o projeto foi ajustado para adotar, como política tarifária, o desconto de usuário frequente (DUF), por meio do qual o usuário de veículos leves (categoria 1) que passam na mesma praça de pedágio, em um mesmo sentido, utilizando TAG, recebem

desconto até a 30ª viagem realizada em um mesmo mês. Além disso, o DUF considera a extensão referencial da via, o que significa que, no seu cálculo foi considerado maior desconto para praças de pedágio que estejam relacionadas a viagens mais curtas, na média dos usuários/viagens. A medida objetiva proporcionar justiça tarifária aos usuários e já faz parte da maioria das concessões rodoviárias recentes do país, inclusive do programa federal de concessões rodoviárias.

6) Questionamento 188

Segundo o cidadão, há um desemprego estrutural na região que foi agravado pela pandemia, motivo pelo qual é descabida a previsão de 4 praças de pedágio na rodovia. Ademais, protestou que a Vale “assassinou” o comércio e a estrutura de vida da região, devendo ela pagar a conta, e não o povo. Ele ainda se manifestou contra concessões, afirmando que a população local já está sofrendo com a concessão do saneamento. Por fim, criticou a não comunicação à casa legislativa e o consequente desrespeito com a população local. Quanto a isso, questionou a possibilidade da realização de outra audiência pública.

Resposta/Encaminhamento

Durante a elaboração do projeto e, a partir dos estudos de tráfego e de engenharia, sobretudo a topografia das áreas e a geometria das vias, foi realizada análise do posicionamento das praças de pedágio, incluindo avaliação da quantidade de praças a serem implantadas em todo o trecho da concessão. A opção de implantação de 4 praças de pedágios, essas distribuídas em 3 rodovias distintas (2 na BR-356, 1 na MG-262 e 1 na MG-329), foi definida com os objetivos de reduzir o valor da tarifa a ser paga pelo usuário em cada praça, de evitar áreas predominantemente residenciais e de reduzir os impactos nos trânsitos locais.

7) Questionamento 189

Contribuinte questionou o motivo de não estar prevista a cobrança de pedágio do trecho de Alphaville, bem como o porquê de não terem sido exibidos os pontos de pedágio na apresentação.

Resposta/Encaminhamento

A localização das praças de pedágio foi apresentada em sede de consulta e audiências públicas. Foi realizada extensiva análise do posicionamento das praças de pedágio, em especial as localizadas na BR-356, de forma a evitar áreas predominantemente residenciais e impactos nos trânsitos locais. Quanto ao questionamento, o condomínio do Alphaville se localiza no início do trecho a ser concedido. Para se alcançar uma maior justiça tarifária e de maneira a aproximar o trecho de cobertura da praça de pedágio (TCP) à extensão referencial da praça, não é adequado alocar praças de pedágio no início e final de trechos concedidos. Por fim, ressalta-se que a geometria da via não é favorável à implantação de praça de pedágio no ponto indicado do condomínio Alphaville.

8) Questionamento 190

Cidadão apresentou questionamento quanto ao desenho do trajeto, visto que, segundo ele, na ligação entre a BR-120 e a MG-329 há um gravíssimo problema na ponte que faz a travessia sobre o Rio Ipiranga. Foi apontado que ela possibilita a passagem de apenas um veículo por

vez, o que o cidadão considera perigoso. Diante disso, ele perguntou à equipe se há alguma previsão no projeto para solucionar essa questão.

Para seu segundo questionamento, o cidadão informou que a Cidade de Ponte Nova é atualmente uma referência na prestação de serviços de saúde, tendo se desenvolvido muito na área nos últimos anos – a ponto de atender mais de 600 mil pessoas. Ademais, segundo ele, outro destaque da região que atrai muito tráfego é o comércio no atacado, que emprega aproximadamente 32 mil pessoas e movimenta cerca de 600 caminhões pelas ruas da cidade, o que gera tanto problemas de trânsito quanto a rápida degradação do pavimento.

Ante o exposto, o cidadão afirmou que, em 2019, quando se iniciaram as discussões para concessão do trecho, foi entregue um levantamento topográfico solicitando a inclusão de mais uma alça de anel rodoviário, pois, em seu entendimento, a construção deste resolveria ambos os problemas mencionados, já que os caminhões não mais trafegariam por dentro da cidade. Destarte, o cidadão solicitou a inclusão do trecho no edital de concessão.

Resposta/Encaminhamento

Entende-se que a ponte citada no questionamento é a presente no anel de contorno de Ponte Nova, localizada na MG-262. Para essa ponte é prevista a execução de obras de restauração, reforço e alargamento, com o objetivo de solucionar os problemas citados e atender aos parâmetros rodoviários necessários para a região.

Quanto à alça de contorno entre a MG-239 e CMG-120, informamos que está prevista no Contrato conforme as definições de investimentos pré-autorizados.