

RELATÓRIO CIRCUNSTANCIADO ACERCA DAS QUESTÕES SUSCITADAS DURANTE A CONSULTA PÚBLICA E AUDIÊNCIA PÚBLICA DO PROJETO DE CONCESSÃO PATROCINADA DOS SERVIÇOS PÚBLICOS PARA CONSTRUÇÃO, EXPLORAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO, MONITORAÇÃO E CONSERVAÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO DA PONTE SOBRE O RESERVATÓRIO DA USINA HIDRELÉTRICA MASCARENHAS DE MORAES, ENTRE OS MUNICÍPIOS DE CÁSSIA-MG E DELFINÓPOLIS-MG

CONSULTA PÚBLICA

ANÁLISE E TRATAMENTO DAS CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS DURANTE A CONSULTA PÚBLICA - PERÍODO DE REALIZAÇÃO: PELO PERÍODO INICIAL DE 30 DIAS, DE 13/09/2025 ATÉ 25/10/2025. POSTERIORMENTE, O PRAZO DA CONSULTA PÚBLICA FOI PRORROGADO ATÉ 09/11/2025, CONFORME DIVULGADO NO SÍTIO ELETRÔNICO DA SEINFRA, E RESPECTIVAS PUBLICAÇÕES NO DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DE MINAS GERAIS - DOEMG E JORNAIS DE GRANDE CIRCULAÇÃO, EDIÇÕES DOS DIAS 26/09/2025 E 24/10/2025 (SEI 1300.01.0006064/2025-21).

QUESTIONAMENTO 1

Item	Engenharia/Jurídico
Objeto	<p>Olá, boa tarde!</p> <p>Com a devida vênia, em que pese a necessidade de construção de ponte em outra região, se fosse construída uma ponte no Pontalete, seria muito mais interessante devido a possibilidade de interligação de 03 (três) municípios banhados pelo lago de furnas (Paraguaçu, Elói Mendes e Três Pontas). Essa região é uma das mais acessadas não somente pelo lazer, mas também pela escoação da produção do café. É praticamente o coração da produção de café pelo Sul de MG, conseguindo fazer essa ponte entre Paraguaçu, Eloi Mendes e Pontalete (Três Pontas), o caminho para a rodovia Fernão Dias acessado pela estrada Três Pontas/Nepomuceno e/ou Carmo da Cachoeira por exemplo seria de muito fácil acesso, pois não dependeria de uma volta através de Alfenas/Campos Gerais e nem de Alfenas/Três Corações. Sem contar que, a Estrada Três Pontas a Pontalete já está quase 100% (cem por cento) asfaltada.</p> <p>Obrigado!</p>
Resposta: Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a construção da ponte no município de Pontalete não foi considerada no escopo do projeto levado à Consulta Pública. Contudo, a sugestão será avaliada pela Secretaria de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias.	

QUESTIONAMENTO 2

Item	Subcláusula 14.3 (Contrato) e Subitem 3.2.1 (PER)
Objeto	Considerando que o PER estabelece a precedência das normas técnicas aplicáveis (PER > ENTE REGULADOR > DER-MG > DNIT > referências internacionais), e que a Concessionária assume o risco de adequação às atualizações das normas técnicas vigentes, qual é a edição ou versão específica (com data de publicação) dos manuais e normas do DER-MG e do DNIT que definem a linha de base para a gestão e as intervenções nas Obras de Arte Especiais (OAE)?
Resposta: Agradecemos a contribuição.	

A Concessionária deverá observar as normas técnicas e manuais vigentes durante o período de elaboração e execução do Projeto Executivo, adotando sempre as versões mais atualizadas disponíveis à época da aplicação.

Eventuais alterações, revisões ou atualizações dessas normas que ocorram ao longo da execução contratual deverão ser incorporadas pela Concessionária, sendo de sua inteira responsabilidade promover as adequações necessárias para assegurar o pleno atendimento aos requisitos normativos aplicáveis às Obras de Arte Especiais (OAE).

QUESTIONAMENTO 3

Item	Subcláusula 14.1.2 (Contrato)
Objeto	O requisito de que projetos executivos para intervenções em OAE sejam acompanhados de certificado de qualidade emitido por entidade de inspeção acreditada pelo INMETRO aplica-se a todas as intervenções em OAE, incluindo as ações rotineiras de manutenção preventiva e corretiva listadas na Frente de Conservação, como a substituição de juntas de dilatação e aparelhos de apoio danificados, quando tais intervenções exigirem formalmente um Projeto Executivo? Ou a certificação é Exclusivamente às Obras de Implantação?

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

Será necessário a apresentação de certificado de inspeção, emitido por Organismo de Inspeção Acreditado (OIA) reconhecido pelo INMETRO, tanto para a apresentação do Projeto Executivo, quanto para a construção da Ponte.

No que se refere a manutenção comum e conservação rotineira, não será necessário certificação. Porém, em casos grandes reparos ou intervenções em elementos estruturais da OAE, deve-se apresentar a certificação junto ao projeto da intervenção/reforço

QUESTIONAMENTO 4

Item	Subitem 3.2.1 (PER) e Subitem 3.c do item 2 (Anexo 11)
Objeto	Qual é o critério técnico objetivo (metodologia de inspeção ou escala de gravidade definida por normas DNIT/DER-MG ou ABNT) que o Ente Regulador utilizará para classificar um problema em OAE como "emergencial", a fim de determinar que ele "possa colocar em risco a estabilidade ou a durabilidade das OAE" e, conseqüentemente, deflagrar os prazos curtos para intervenção corretiva?

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

O critério técnico para classificação de anomalias ou problemas em Obras de Arte Especiais (OAE) como emergenciais seguirá os parâmetros estabelecidos na ABNT NBR 9452 – Inspeção de pontes, viadutos e passarelas – Procedimento, ou na DNIT PRO 10, conforme o critério técnico adotado pelo analista responsável, ou outra norma que venha a substituí-las. A definição de gravidade e a priorização das intervenções considerarão as orientações técnicas constantes das referidas normas, especialmente quanto às condições que possam comprometer a estabilidade estrutural ou a durabilidade da OAE. Os prazos para execução das medidas corretivas serão estabelecidos em conjunto com o Poder Concedente, observando-se a necessidade de preservação da segurança dos usuários e da integridade estrutural das obras.

QUESTIONAMENTO 5

Item	Subitem 4.2.3 (PER)
------	---------------------

Objeto	Visto que os procedimentos de inspeção de OAE devem respeitar as normas da ABNT, e que o Relatório de Monitoração deve incluir a avaliação de elementos estruturais como "estado de deformação da estrutura" e a "existência de trincas no pavimento", quais são as normas técnicas (DNIT/DER-MG/ABNT) que devem ser seguidas para a execução, análise e quantificação desses ensaios e levantamentos estruturais obrigatórios?
--------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

Cada levantamento deverá ser executado em conformidade com os respectivos manuais e normas técnicas aplicáveis e vigentes.

Para o caso específico das Obras de Arte Especiais (OAE), a monitoração poderá ser realizada com base na ABNT NBR 9452 – Inspeção de pontes, viadutos e passarelas – Procedimento, ou conforme a DNIT PRO 10, a critério do analista responsável, observando-se sempre as versões vigentes das normas.

Para as avaliações relacionadas ao pavimento, recomenda-se a observância das normas DNIT 008/2003 – Levantamento visual contínuo e DNIT 009/2003 – Avaliação Subjetiva da Superfície de Pavimentos Flexíveis, ou outras normas equivalentes que estejam vigentes à época da execução.

Em todos os casos, deverá ser garantido que os ensaios e levantamentos estruturais sejam realizados e analisados em conformidade com os normativos técnicos vigentes.

QUESTIONAMENTO 6

Item	Subitem 3.2.1 (PER) e Subitem 3.f do item 2 (Anexo 11)
Objeto	As condições de Devolução/Transferência (Transição B) exigem a "ausência de juntas e aparelhos de apoio fora de sua vida útil". Qual é o método, parâmetro de desempenho ou critério técnico contratual que define a formalidade do fim da "vida útil" desses dispositivos para fins de obrigação de substituição ou avaliação na Transição B?

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

A determinação do término da vida útil de aparelhos de apoio e juntas de dilatação não se dá por um único parâmetro fixo, mas pela avaliação técnica de desempenho e condição em serviço, conforme metodologias previstas nas normas de inspeção e manutenção de Obras de Arte Especiais (OAE).

As verificações deverão seguir os critérios da ABNT NBR 9452 – Inspeção de pontes, viadutos e passarelas – Procedimento, ou da DNIT PRO 10, que orientam a classificação de anomalias e a avaliação de gravidade e urgência de intervenção, ou outras normas equivalentes que estejam vigentes à época da execução.

O encerramento da vida útil será caracterizado quando, a partir dessas avaliações, o componente apresentar perda de funcionalidade, deformações, fissuras, ou comprometimento da capacidade de movimentação e transferência de esforços, de forma irreversível por manutenção corretiva, devendo ser substituído.

QUESTIONAMENTO 7

Item	Subitem 3.2.1 (PER) e Subitem 3.f do item 2 (Anexo 11)
Objeto	As condições de Devolução/Transferência (Transição B) exigem a "ausência de juntas e aparelhos de apoio fora de sua vida útil". Qual é o método, parâmetro de desempenho ou critério técnico contratual que define a formalidade do fim da "vida útil" desses dispositivos para fins de obrigação de substituição ou avaliação na Transição B?

Resposta:

Agradecemos a contribuição.
No Anexo 2 - Programa de Exploração Rodoviária, no item 3.3.9 é apresentada a tabela com os prazos de atendimento na frente de Conservação.
Para a correção de depressão em contrato com a Obra-de-Arte, temos um prazo de 24 horas para programação do início das atividades.

QUESTIONAMENTO 8

Item	Subitem 3.1 (Frente de Planejamento e Construção – PER), Cláusula 14.3 e Subitem 1.1.99 (Definição de Projeto Funcional – Contrato)
Objeto	Considerando que o Projeto Funcional deve definir os dispositivos rodoviários e que as normas aplicáveis (DER-MG e DNIT) devem ser seguidas para a execução das obras, o Projeto da OAE para a Ponte Cássia-Delfinópolis deve prever acostamentos com qual largura? Deve prever passagem de pedestre na OAE?

Resposta:

Agradecemos a contribuição.
No que se refere ao acostamento, o projeto básico teve como premissa a continuidade da sessão transversal da LMG-856 em ambos os municípios (Delfinópolis e Cássia), de pista simples, sendo assim, não foi prevista a construção de acostamento ao longo da extensão da ponte.
Está prevista a construção de uma passarela de pedestres com no mínimo 1,40 metros de largura, além de uma faixa de drenagem, com 80 centímetros no mínimo, em cada borda da pista.

QUESTIONAMENTO 9

Item	Modelo de contratação e remuneração do VI:
Objeto	É fundamental que o contrato preveja que o Verificador Independente seja contratado e remunerado diretamente pelo Poder Concedente, e não pela Concessionária. Conforme o Manual para a Estruturação de Verificadores Independentes do próprio Governo de Minas e a jurisprudência do TCU, este é o único arranjo que garante a plena independência funcional e a imparcialidade do VI, eliminando o conflito de interesses de ser pago pela entidade que fiscaliza. A previsão contratual da remuneração confere previsibilidade e estabilidade, assegurando a continuidade das atividades de fiscalização

Resposta:

Agradecemos a contribuição.
O projeto prevê a contratação e manutenção do Verificador Independente pela Concessionária, cuja função será subsidiar a ARTEMIG e o Poder Concedente com informações imparciais para tomada de decisão quanto a aspectos relacionados ou cumprimento das obrigações dispostas no Contrato.
A contratação do Verificador Independente será realizada pela Concessionária, mas a escolha é do Poder Concedente, que, a partir de lista tríplice apresentada, poderá indicar a pessoa jurídica a ser contratada (desde que observadas todas as qualificações e requisitos necessários e dispostos no Anexo do Contrato – Diretrizes para Contratação do Verificador Independente) ou vetar todas as indicações ali contidas. Caso haja veto, nova lista tríplice deverá ser apresentada ao Poder Concedente, o qual poderá novamente indicar a contratação ou vetar as indicações.
Importante informar que a contratação do Verificador Independente pela Concessionária já foi objeto de análise pelo Tribunal de Contas da União, o qual decidiu positivamente no âmbito dos Acórdãos nº 1.766/2021-Plenário e nº 1.769/2021-Plenário, desde que atendidas condições

estabelecidas pela Corte. Tais condições foram todas atendidas no presente projeto, pelo que a minuta em comento está em consonância às melhores práticas adotadas.

É de se destacar que a minuta prevê, dentre outros mecanismos, que o contrato do Verificador Independente terá prazo máximo de 5 anos, sem possibilidade de recondução sucessiva, e, no caso de ser comprovada circunstância que comprometa a situação de independência do Verificador Independente ou este apresente desempenho aquém do esperado, o Verificador Independente deverá ser substituído.

Dessa forma, o modelo proposto busca equilibrar a independência funcional do Verificador Independente com a eficiência operacional e a sustentabilidade contratual, em conformidade com as orientações da Corte de Contas e com as melhores práticas e diretrizes já adotadas pelo Estado de Minas Gerais em seus demais contratos.

QUESTIONAMENTO 10

Item	Escopo de atuação e transparência ativa
Objeto	As atribuições do VI devem ser claramente definidas, incluindo o suporte técnico ao Ente Regulador na análise de pleitos, na aferição dos indicadores do SMD e na avaliação de riscos. Além disso, propomos a inclusão da obrigação de o VI desenvolver e manter um sistema web com um painel público de indicadores (dashboard). Esta plataforma de acesso livre permite que a população e os órgãos de controle acompanhem em tempo real o desempenho da concessão (como a qualidade da manutenção, o tempo de espera na travessia, etc.), qualificando o debate público e descentralizando a fiscalização, em plena conformidade com o princípio da transparência

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

O projeto prevê a contratação e manutenção do Verificador Independente pela Concessionária, cuja função será subsidiar a ARTEMIG e o Poder Concedente com informações imparciais para tomada de decisão quanto a aspectos relacionados ou cumprimento das obrigações dispostas no Contrato.

O escopo de atuação do Verificador Independente está disposto de forma clara e expressa no Anexo do Contrato – Diretrizes para contratação do Verificador Independente, quais sejam:

- Auditoria contábil, de dados e econômico-financeira;
- Avaliação do cumprimento dos INDICADORES DE DESEMPENHO, na forma do ANEXO DO CONTRATO - SISTEMA DE MENSURAÇÃO DE DESEMPENHO;
- Apoio à ARTEMIG no ateste da conclusão de obras de acordo com os respectivos cronogramas e cumprimento dos PARÂMETROS TÉCNICOS, na forma das subcláusulas 13.1 e seguintes do CONTRATO e;
- Apoio à medição dos investimentos executados e respectiva liberação do APORTE, pela ARTEMIG, mediante NOTIFICAÇÃO DE REPASSE DO APORTE.

Dessa forma, o modelo proposto busca equilibrar a independência funcional do Verificador Independente com a eficiência operacional e a sustentabilidade contratual, em conformidade com as orientações da Corte de Contas e com as melhores práticas e diretrizes já adotadas pelo Estado de Minas Gerais em seus demais contratos.

Acerca do desenvolvimento de um sistema web com dashboard como atribuição do Verificador Independente, informamos que será necessária análise e estudo para eventual propositura em projetos futuros, bem como avaliação de alinhamento com as melhores práticas adotadas pelo mercado e a não contradição à normas aplicáveis.

QUESTIONAMENTO 11

Item	Requisitos de qualificação e impedimentos
------	-------------------------------------------

Objeto	O contrato deve estabelecer critérios objetivos e rigorosos para a contratação do VI, a fim de garantir sua competência e isenção. Sugerimos a inclusão de requisitos de qualificação técnica detalhados, como experiência prévia comprovada em verificação de PPPs, modelagem econômico-financeira e avaliação de indicadores de desempenho. Crucialmente, deve ser exigida a acreditação como Organismo de Inspeção Acreditado (OIA) pelo Inmetro, conforme a norma ABNT NBR ISO/IEC 17020, como salvaguarda institucional de autonomia e rigor técnico. Adicionalmente, a cláusula deve listar explicitamente os impedimentos, vedando a contratação de empresas com qualquer vínculo societário ou comercial relevante com a Concessionária ou seus acionistas
--------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

O projeto prevê a contratação e manutenção do Verificador Independente pela Concessionária, cuja função será subsidiar a ARTEMIG e o Poder Concedente com informações imparciais para tomada de decisão quanto a aspectos relacionados ou cumprimento das obrigações dispostas no Contrato.

Os requisitos de qualificação técnica para contratação do Verificador Independente deverão estar previstos no termo de referência de contratação, o qual deverá observar a isonomia e guardar compatibilidade com o escopo das atividades a serem desempenhadas pelo Verificador Independente, podendo compreender as seguintes atividades relacionadas à execução de obras e serviços rodoviários: certificação; verificação; auditoria; gerenciamento; supervisão; perícia; ou fiscalização e controle.

Ainda, o Anexo do Contrato – Diretrizes para contratação do Verificador Independente prevê que a comprovação da qualificação técnica e experiência deverá compreender obras de grande porte, abrangendo obras civis, sistemas elétricos, eletrônicos e mecânicos, mediante a apresentação de atestados de capacidade técnica, admitida a definição de outros critérios pela ARTEMIG.

Além disso, o referido Anexo prevê que durante a execução do Contrato, a ARTEMIG e o PODER CONCEDENTE poderão incluir ou modificar a habilitação e as qualificações acima, necessárias ao Verificador Independente, conforme sua experiência e necessidade.

Por fim, informamos que o citado Anexo em seu item 2.7 determina os impedimentos relacionados a contratação do Verificador Independente, notadamente, que o proponente demonstre ser pessoa jurídica de direito privado ou consórcio formado por pessoas jurídicas de direito privado que comprove total independência e imparcialidade face à Concessionária, ARTEMIG e Poder Concedente.

Quanto a exigência de Organismo de Inspeção Acreditada (OIA) informamos que será previsto em contrato a sua contratação pela Concessionária.

Dessa forma, o modelo proposto busca equilibrar a independência funcional do Verificador Independente com a eficiência operacional e a sustentabilidade contratual, em conformidade com as orientações da Corte de Contas e com as melhores práticas e diretrizes já adotadas pelo Estado de Minas Gerais em seus demais contratos.

QUESTIONAMENTO 12	
Item	Contrato
Objeto	<p>1. Modelo de contratação e remuneração do VI:</p> <p>É fundamental que o contrato preveja que o Verificador Independente seja contratado e remunerado diretamente pelo Poder Concedente, e não pela Concessionária. Conforme o Manual para a Estruturação de Verificadores Independentes do próprio Governo de Minas e a jurisprudência do TCU, este é o único arranjo que garante a plena independência funcional e a</p>

	imparcialidade do VI, eliminando o conflito de interesses de ser pago pela entidade que fiscaliza. A previsão contratual da remuneração confere previsibilidade e estabilidade, assegurando a continuidade das atividades de fiscalização.
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

O projeto prevê a contratação e manutenção do Verificador Independente pela Concessionária, cuja função será subsidiar a ARTEMIG e o Poder Concedente com informações imparciais para tomada de decisão quanto a aspectos relacionados ou cumprimento das obrigações dispostas no Contrato.

A contratação do Verificador Independente será realizada pela Concessionária, mas a escolha é do Poder Concedente, que, a partir de lista tríplice apresentada, poderá indicar a pessoa jurídica a ser contratada (desde que observadas todas as qualificações e requisitos necessários e dispostos no Anexo do Contrato – Diretrizes para Contratação do Verificador Independente) ou vetar todas as indicações ali contidas. Caso haja veto, nova lista tríplice deverá ser apresentada ao Poder Concedente, o qual poderá novamente indicar a contratação ou vetar as indicações.

Importante informar que a contratação do Verificador Independente pela Concessionária já foi objeto de análise pelo Tribunal de Contas da União, o qual decidiu positivamente no âmbito dos Acórdãos nº 1.766/2021 - Plenário e nº 1.769/2021-Plenário, desde que atendidas condições estabelecidas pela Corte. Tais condições foram todas atendidas no presente projeto, pelo que a minuta em comento está em consonância às melhores práticas adotadas.

É de se destacar que a minuta prevê, dentre outros mecanismos, que o contrato do Verificador Independente terá prazo máximo de 5 anos, sem possibilidade de recondução sucessiva, e, no caso de ser comprovada circunstância que comprometa a situação de independência do Verificador Independente ou este apresente desempenho aquém do esperado, o Verificador Independente deverá ser substituído.

Dessa forma, o modelo proposto busca equilibrar a independência funcional do Verificador Independente com a eficiência operacional e a sustentabilidade contratual, em conformidade com as orientações da Corte de Contas e com as melhores práticas e diretrizes já adotadas pelo Estado de Minas Gerais em seus demais contratos

QUESTIONAMENTO 13

Item	Contrato
Objeto	<p>2. Escopo de atuação e transparência ativa:</p> <p>As atribuições do VI devem ser claramente definidas, incluindo o suporte técnico ao Ente Regulador na análise de pleitos, na aferição dos indicadores do SMD e na avaliação de riscos. Além disso, propomos a inclusão da obrigação de o VI desenvolver e manter um sistema web com um painel público de indicadores (dashboard). Esta plataforma de acesso livre permite que a população e os órgãos de controle acompanhem em tempo real o desempenho da concessão (como a qualidade da manutenção, o tempo de espera na travessia, etc.), qualificando o debate público e descentralizando a fiscalização, em plena conformidade com o princípio da transparência.</p>

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

O projeto prevê a contratação e manutenção do Verificador Independente pela Concessionária, cuja função será subsidiar a ARTEMIG e o Poder Concedente com informações imparciais para tomada de decisão quanto a aspectos relacionados ou cumprimento das obrigações dispostas no Contrato.

O escopo de atuação do Verificador Independente está disposto de forma clara e expressamente no Anexo do Contrato – Diretrizes para contratação do Verificador Independente, quais sejam:

- Auditoria contábil, de dados e econômico-financeira;
- Avaliação do cumprimento dos INDICADORES DE DESEMPENHO, na forma do ANEXO DO CONTRATO - SISTEMA DE MENSURAÇÃO DE DESEMPENHO;
- Apoio à ARTEMIG no ateste da conclusão de obras de acordo com os respectivos cronogramas e cumprimento dos PARÂMETROS TÉCNICOS, na forma das subcláusulas 13.1 e seguintes do CONTRATO e;
- Apoio à medição dos investimentos executados e respectiva liberação do APORTE, pela ARTEMIG, mediante NOTIFICAÇÃO DE REPASSE DO APORTE.

Dessa forma, o modelo proposto busca equilibrar a independência funcional do Verificador Independente com a eficiência operacional e a sustentabilidade contratual, em conformidade com as orientações da Corte de Contas e com as melhores práticas e diretrizes já adotadas pelo Estado de Minas Gerais em seus demais contratos.

Acerca do desenvolvimento de um sistema web com dashboard como atribuição do Verificador Independente, informamos que será necessária análise e estudo para eventual propositura em projetos futuros, bem como avaliação de alinhamento com as melhores práticas adotadas pelo mercado e a não contradição à normas aplicáveis.

QUESTIONAMENTO 14

Item	Contrato
Objeto	<p>3. Requisitos de qualificação e impedimentos:</p> <p>O contrato deve estabelecer critérios objetivos e rigorosos para a contratação do VI, a fim de garantir sua competência e isenção. Sugerimos a inclusão de requisitos de qualificação técnica detalhados, como experiência prévia comprovada em verificação de PPPs, modelagem econômico-financeira e avaliação de indicadores de desempenho. Crucialmente, deve ser exigida a acreditação como Organismo de Inspeção Acreditado (OIA) pelo Inmetro, conforme a norma ABNT NBR ISO/IEC 17020, como salvaguarda institucional de autonomia e rigor técnico. Adicionalmente, a cláusula deve listar explicitamente os impedimentos, vedando a contratação de empresas com qualquer vínculo societário ou comercial relevante com a Concessionária ou seus acionistas.</p> <p>Por fim, apresentamos a seguir as sugestões de texto para inclusão da figura do Verificador Independente no Contrato:</p> <p>SUGESTÃO DE TEXTO - CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES INICIAIS CLÁUSULA 1 – DEFINIÇÕES (MINUTA DE CONTRATO)</p> <p>1.1.24. VERIFICADOR INDEPENDENTE (VI): pessoa jurídica de direito privado, independente e acreditada junto ao INMETRO nos termos da ABNT NBR ISO/IEC 17020:2012, contratada pelo PODER CONCEDENTE, com a finalidade de auditar, verificar e atestar o cumprimento das obrigações contratuais e dos parâmetros de desempenho pela CONCESSIONÁRIA, inclusive para fins de liberação de pagamentos de CONTRAPRESTAÇÃO e aferição de indicadores de desempenho.</p> <p>SUGESTÃO DE TEXTO – CLÁUSULA 10 - OBRIGAÇÕES DO PODER CONCEDENTE E DO ENTE REGULADOR (MINUTA DE CONTRATO)</p> <p>10.X. O PODER CONCEDENTE deverá contratar e remunerar, às suas expensas, o VERIFICADOR INDEPENDENTE, responsável pela apoio na</p>

verificação técnica, operacional e econômico-financeira do cumprimento das obrigações contratuais pela CONCESSIONÁRIA, nos termos deste CONTRATO e dos seus ANEXOS.

10.X.1. A remuneração do VERIFICADOR INDEPENDENTE não integrará o valor da CONTRAPRESTAÇÃO devida à CONCESSIONÁRIA, constituindo despesa exclusiva do PODER CONCEDENTE.

10.X.2. O VERIFICADOR INDEPENDENTE atuará com total autonomia técnica e independência em relação às PARTES, devendo reportar-se diretamente ao PODER CONCEDENTE e ao ENTE REGULADOR.

SUGESTÃO DE TEXTO – NOVO CAPÍTULO ESPECÍFICO PARA O VERIFICADOR INDEPENDENTE (MINUTA DE CONTRATO)

O PODER CONCEDENTE deverá contratar o VERIFICADOR INDEPENDENTE, cuja atuação será obrigatória durante todo o prazo da CONCESSÃO.

O VERIFICADOR INDEPENDENTE terá por atribuição:

- i. verificar o cumprimento dos padrões de desempenho e indicadores de qualidade previstos neste CONTRATO e no PER;
- ii. emitir relatórios técnicos de verificação periódica e extraordinária;
- iii. acompanhar a realização das etapas e marcos contratuais vinculados a pagamentos de CONTRAPRESTAÇÃO;
- iv. apoiar o ENTE REGULADOR na avaliação de pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro e na apuração de eventos de descumprimento contratual;
- v. disponibilizar e divulgar publicamente sistema de informação web com permissão de acesso remoto ao PODER CONCEDENTE e à CONCESSIONÁRIA aos seguintes recursos: (i) Painel de Controle gerencial para visualização dos indicadores de desempenho em uma interface amigável, com relatórios e gráficos customizáveis; (ii) Cálculo automático dos indicadores de desempenho; (iii) Registro de não conformidades; (iv) Integração aos sistemas da Concessionária para aferição de indicadores; e (v) Banco de dados com histórico das aferições realizadas;

O PODER CONCEDENTE deverá publicar, previamente à contratação do VERIFICADOR INDEPENDENTE, termo de referência com as especificações técnicas mínimas e as condições de atuação, observando os princípios da publicidade, impessoalidade e transparência.

Os relatórios e pareceres emitidos pelo VERIFICADOR INDEPENDENTE constituem documentos técnicos de referência para o exercício da fiscalização e para a execução dos mecanismos de pagamento e penalização previstos neste CONTRATO.

As pessoas jurídicas ou CONSÓRCIOS de pessoas jurídicas interessados em atuar como VERIFICADOR INDEPENDENTE deverão comprovar ter executado serviços de características semelhantes em empreendimentos ou projetos de Concessões e/ou Parcerias Público-Privadas, por meio da apresentação de atestados de capacidade técnico-operacional, emitidos por pessoa jurídica de direito público ou privado, em nome proponente, que comprovem:

- a) Experiência como VERIFICADOR INDEPENDENTE em contratos de Concessão Comum e/ou Parceria Público-Privada no setor de Transporte, por período igual ou maior a 24 (vinte e quatro) meses, cujo valor do contrato seja igual ou superior a 50% (cinquenta por cento) do VALOR DO CONTRATO da CONCESSÃO;

- b) Experiência em serviços de assessoria e/ou consultoria jurídica de verificação independente em contratos de Concessão Comum e/ou Parceria Público-Privada, pelo prazo mínimo de 18 (dezoito) meses, cujo valor do contrato seja igual ou superior a 50% do valor do CONTRATO da CONCESSÃO;
- c) Experiência em projetos de modelagem econômico-financeira ou na avaliação de pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro de contrato de Concessão Comum e/ou Parceria Público-Privada, cujo valor contratual seja igual ou superior a 50% (cinquenta por cento) do valor do CONTRATO da CONCESSÃO;
- d) Experiência no desenvolvimento e implementação de solução de tecnologia da informação para monitoramento de contratos de Concessão Comum e/ou Parceria Público-Privada, com utilização de Business Intelligence, contendo integração de sistemas, acompanhamento de indicadores de desempenho e análise de vulnerabilidade em ambientes de tecnologia da informação, cujo valor de contrato seja igual ou superior a 50% (cinquenta por cento) do valor do CONTRATO da CONCESSÃO.

As qualificações exigidas acima poderão ser comprovadas pela própria empresa ou consórcio de empresas. Não serão admitidos, para efeito da comprovação da qualificação técnica da empresa, atestados emitidos em nome de empresa controlada, controladora, ou de entidade(s) sujeita(s) ao mesmo controle societário.

A empresa deverá apresentar, de forma clara e inequívoca, os dados relevantes dos atestados apresentados, devendo, ainda, para eventual complementação de informações exigidas, anexar outros documentos comprobatórios pertinentes.

Os atestados de capacitação técnico-operacional deverão ser fornecidos em nome da empresa interessada, assinado pelo representante legal ou por funcionário do atestante responsável pelo acompanhamento da execução dos serviços, devendo conter: Razão social e data de identificação da instituição emitente (CNPJ); Descrição dos serviços prestados; Período de vigência das respectivas contratações; Afirmação de que a empresa interessada prestou serviços com qualidade no(s) domínio(s) mencionado(s); Local e data de emissão; Nome, cargo do responsável pela veracidade das informações; e Razão social e CNPJ da empresa interessada.

A empresa deverá apresentar:

- a) Prova de registro da empresa e dos Responsáveis Técnicos no CREA (Conselho Regional de Engenharia e Agronomia);
- b) Prova de registro em pelo menos um dos seguintes conselhos: CRA (Conselho Regional de Administração), CRC (Conselho Regional de Contabilidade), CORECON (Conselho Regional de Economia) ou demais conselhos de áreas afins; e
- c) Prova de registro do proponente na OAB (Ordem dos Advogados do Brasil).

As pessoas jurídicas e/ou consórcios deverão, ainda, demonstrar ser pessoa jurídica de direito privado que comprove total independência e imparcialidade face à Concessionária e ao Poder Concedente, devendo ser comprovado por meio da apresentação do Certificado de Acreditação pelo INMETRO, seguindo os requisitos estabelecidos na ABNT NBR ISO/IEC 17020:2012.

	<p>Os atestados de capacidade técnica, registros e certificados exigidos poderão ser apresentados conjuntamente pelas empresas integrantes do consórcio interessado.</p> <p>Não poderão ser contratadas como Verificador Independente as seguintes pessoas jurídicas e ou consórcios:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. Impedidas ou suspensas de contratar com a Administração Pública, em qualquer esfera de Governo, enquanto perdurarem os efeitos da sanção; ii. Que tenham sido declaradas inidôneas para licitar ou contratar com a Administração Pública, bem como tenham sido condenadas, por sentença transitada em julgado, à pena de interdição de direitos devido à prática de crimes ambientais, conforme disciplinado no artigo 10 da Lei federal no 9.605, de 12 de fevereiro de 1998; iii. Constituídas por sócio de empresa que estiver suspensa, impedida ou declarada inidônea; iv. Constituídas por sócio que tenha sido sócio ou administrador de empresa suspensa, impedida ou declarada inidônea, no período dos fatos que deram ensejo à sanção; v. Cujo administrador seja sócio ou administrador de empresa suspensa, impedida ou declarada inidônea, no período dos fatos que deram ensejo à sanção; vi. Que tenha nos seus quadros de diretoria, pessoa que participou, em razão de vínculo de mesma natureza, de empresa declarada inidônea; vii. Que estiverem submetidas à liquidação, à intervenção ou ao Regime de Administração Especial Temporária - RAET, à falência ou à recuperação judicial; viii. Cujos sócios tenham participação direta ou indireta na administração ou no quadro societário da Concessionária; ix. Que prestem serviço de auditoria independente no Contrato; x. Que sejam controladoras, controladas ou coligadas da Concessionária ou de seus acionistas diretos e/ou indiretos; xi. Que possuam contrato vigente com o Poder Concedente, ainda que com objeto diverso; xii. Cujos sócios tenham participação direta ou indireta na administração ou no quadro societário da Concessionária e/ou de outras empresas do seu Grupo Econômico, nos últimos 3 anos; xiii. Que sejam partes relacionadas ou pertençam ao mesmo Grupo Econômico da Concessionária ou de seus acionistas diretos e/ou indireto; e xiv. Que, de alguma forma, possam ter sua independência e imparcialidade comprometidas.
<p>Resposta:</p>	<p>Agradecemos a contribuição.</p> <p>O projeto prevê a contratação e manutenção do Verificador Independente pela Concessionária, cuja função será subsidiar a ARTEMIG e o Poder Concedente com informações imparciais para tomada de decisão quanto a aspectos relacionados ou cumprimento das obrigações dispostas no Contrato.</p> <p>A contratação do Verificador Independente será realizada pela Concessionária, mas a escolha é do Poder Concedente, que, a partir de lista tríplex apresentada, poderá indicar a pessoa jurídica a ser contratada (desde que observadas todas as qualificações e requisitos necessários e dispostos no Anexo do Contrato – Diretrizes para Contratação do Verificador Independente)</p>

ou vetar todas as indicações ali contidas. Caso haja veto, nova lista tríplice deverá ser apresentada ao Poder Concedente, o qual poderá novamente indicar a contratação ou vetar as indicações.

Importante informar que a contratação do Verificador Independente pela Concessionária já foi objeto de análise pelo Tribunal de Contas da União, o qual decidiu positivamente no âmbito dos Acórdãos nº 1.766/2021-Plenário e nº 1.769/2021-Plenário, desde que atendidas condições estabelecidas pela Corte. Tais condições foram todas atendidas no presente projeto, pelo que a minuta em comento está em consonância às melhores práticas adotadas.

É de se destacar que a minuta prevê, dentre outros mecanismos, que o contrato do Verificador Independente terá prazo máximo de 5 anos, sem possibilidade de recondução sucessiva, e, no caso de ser comprovada circunstância que comprometa a situação de independência do Verificador Independente ou este apresente desempenho aquém do esperado, o Verificador Independente deverá ser substituído.

Os requisitos de qualificação técnica para contratação do Verificador Independente deverão estar previstos no termo de referência de contratação, o qual deverá observar a isonomia e guardar compatibilidade com o escopo das atividades a serem desempenhadas pelo Verificador Independente, podendo compreender as seguintes atividades relacionadas à execução de obras e serviços rodoviários: certificação; verificação; auditoria; gerenciamento; supervisão; perícia; ou fiscalização e controle.

Ainda, o Anexo do Contrato – Diretrizes para contratação do Verificador Independente prevê que a comprovação da qualificação técnica e experiência deverá compreender obras de grande porte, abrangendo obras civis, sistemas elétricos, eletrônicos e mecânicos, mediante a apresentação de atestados de capacidade técnica, admitida a definição de outros critérios pela ARTEMIG.

Além disso, o referido Anexo prevê que durante a execução do Contrato, a ARTEMIG e o PODER CONCEDENTE poderão incluir ou modificar a habilitação e as qualificações acima, necessárias ao Verificador Independente, conforme sua experiência e necessidade.

Por fim, informamos que o citado Anexo, em seu item 2.7, determina os impedimentos relacionados a contratação do Verificador Independente, como também prevê que constatada a perda de requisitos contratuais ou regulamentares do contratado como Verificador Independente, deverá ser promovida a sua substituição pela Concessionária.

Dessa forma, o modelo proposto busca equilibrar a independência funcional do Verificador Independente com a eficiência operacional e a sustentabilidade contratual, em conformidade com as orientações da Corte de Contas e com as melhores práticas e diretrizes já adotadas pelo Estado de Minas Gerais em seus demais contratos.

AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

ANÁLISE E TRATAMENTO DAS CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS DURANTE AS AUDIÊNCIAS PÚBLICAS. FORAM REALIZADAS DUAS AUDIÊNCIAS PÚBLICAS, EM OBSERVÂNCIA AO ART. 21 DA LEI Nº 14.133/2021, SENDO A PRIMEIRA, VIRTUAL, NO DIA 22/12/2024 E A SEGUNDA EM 24/10/2025, NA ESCOLA ESTADUAL PROFESSORA NEIVA MARIA LEITE, NO MUNICÍPIO DE DELFINÓPOLIS (SEI 1300.01.0006064/2025-21).

QUESTIONAMENTO 1

Item	Engenharia
Objeto	A ponte vai ter espaço para pedestres e ciclistas também, ou será apenas para veículos?

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

Sim, é prevista a construção de uma passarela de pedestres com no mínimo 1,40 metros de largura, além de uma faixa de drenagem, com 80 centímetros no mínimo, em cada borda da

pista. Referente a faixa de ciclistas, a ponte não tem como premissa a construção de faixa exclusiva. Sendo assim, ciclistas devem utilizar a passarela de pedestres desmontados, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

QUESTIONAMENTO 2

Item	Jurídico
------	----------

Objeto	O que acontece se houver atrasos na construção da ponte?
--------	----------------------------------------------------------

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

A expectativa é que não ocorram os atrasos, pois nesse projeto o parceiro privado tem todos os incentivos para executar o contrato e concluir a entrega da ponte dentro do prazo previsto. Isso se dá porque o parceiro privado só começa a rentabilizar a partir da conclusão da ponte e da consequente cobrança de tarifas de pedágio.

Ainda, no caso de descumprimento contratual, o instrumento prevê medidas a serem aplicadas ao parceiro privado, como advertência, multas, suspensão do direito de licitar, impedimento para contratar, declaração de inidoneidade. Além disso, o contrato também prevê hipóteses de extinção antecipada, como a encampação, caducidade, rescisão, anulação.

QUESTIONAMENTO 3

Item	Engenharia/Jurídico
------	---------------------

Objeto	Como vai ficar para o cidadão até finalizar a construção da ponte?
--------	--------------------------------------------------------------------

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

Cumpre-nos esclarecer que não haverá interrupção do serviço de travessia aquaviária entre os municípios de Cássia e Delfinópolis até a finalização da construção da ponte. Foi assinado entre a Secretaria de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias e o município de Delfinópolis, com a anuência do município de Cássia, Convênio de Cooperação visando a delegação da exploração dos serviços de transporte aquaviário intermunicipal por balsa que opera no reservatório da usina hidrelétrica de Mascarenhas de Moraes, prevendo a operação da travessia até a construção da ponte e o início de sua operação pela concessionária.

QUESTIONAMENTO 4

Item	Engenharia/Jurídico
------	---------------------

Objeto	Já tem o projeto pronto ou vocês ainda estão estudando? E é quanto tempo de travessia?
--------	----------------------------------------------------------------------------------------

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

A SEINFRA possui o Projeto Básico da ponte. Por se tratar de uma Parceria Público-Privada, a obrigação de elaborar o Projeto Executivo não é do Estado, mas sim da concessionária, sendo que esta deverá ser concluída em até 24 meses a contar da data de eficácia do contrato. Isso permite que o parceiro privado aprimore os processos de engenharia, e garanta a qualidade e eficiência da construção e operação.

Quanto ao tempo de travessia, a balsa hoje leva cerca de 20 minutos desconsiderando o tempo de fila. Com a ponte a estimativa é de que a travessia leve apenas dois minutos.

Importante ressaltar que a cobrança de pedágio é através de *free-flow*, o que não impacta em fila para quem estiver usando a Ponte. O pedágio por *free flow* é a tendência que substitui as cabines tradicionais por sensores eletrônicos. A tecnologia identifica o veículo pela placa, classifica-o e realiza a cobrança automática da tarifa, agilizando o fluxo.

QUESTIONAMENTO 5

Item	Geral
------	-------

Objeto	Posicionou-se favorável à construção da Ponte, porém contra o pagamento de pedágio pela travessia. Entende que o povo já pagou por essa ponte várias vezes na medida em que a cidade ficou isolada por conta da construção de Furnas.
--------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

A política de cobrança de pedágios para a travessia da ponte manterá a mesma sistemática adotada na atual travessia por balsas, a qual já prevê uma tarifa para auxiliar na sua operação.

A magnitude da estrutura de custos e dos investimentos requeridos torna indispensável a implementação de uma tarifa de pedágio. Esta medida é crucial para a garantia da execução das obras, a manutenção contínua da infraestrutura e a prestação de serviços de elevada qualidade aos usuários da rodovia, assegurando a consolidação de um projeto de transporte sustentável e eficiente para a região.

QUESTIONAMENTO 6

Item	Geral
Objeto	Solicitou também a antecipação da construção para que a entrega ocorra de forma mais breve para a população de Delfinópolis.

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

A estrutura contratual foi desenhada para criar um incentivo financeiro para a Concessionária. Uma vez que o contrato vincula a permissão para o início da cobrança da tarifa de pedágio à plena operação da ponte, a Concessionária é motivada a acelerar o cronograma e garantir a entrega antecipada da obra. Isso permite que ela comece a gerar receita mais cedo, otimizando o seu fluxo de caixa e o retorno sobre o investimento. Portanto, o próprio modelo de receita da concessão é um fator de motivação para a celeridade e eficiência na execução do projeto.

QUESTIONAMENTO 7

Item	Geral
Objeto	Informou que vai provocar uma audiência na ALMG, a fim de debater o projeto e gerar novas contribuições.

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

A SEINFRA está aberta ao diálogo e se coloca à disposição para receber novas contribuições ao projeto.

QUESTIONAMENTO 8

Item	Engenharia/Jurídico
Objeto	Questionou qual o eventual benefício para quem vai usar diariamente a Ponte e se tais usuários teriam algum benefício e/ou incentivo. Em resumo, pediu uma melhor explicação sobre a DUF.

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

Para mitigar o impacto do pedágio, o contrato prevê o Desconto de Usuário Frequente (DUF). Este benefício progressivo é voltado a moradores e trabalhadores que usam a ponte regularmente, garantindo a modicidade tarifária. O DUF concede um desconto de 1,14% na tarifa de pedágio, por passagem, chegando a um máximo de 28,47% após 30 viagens mensais, tornando o deslocamento cotidiano mais justo e acessível.

QUESTIONAMENTO 9

Item	Geral
------	-------

Objeto	Solicitou que a Prefeitura de Delfinópolis fizesse uma auditoria no projeto, a fim de conhecer todos os detalhes e itens do mesmo. E sugeriu que o projeto deveria ser de responsabilidade da Prefeitura.
--------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

Conforme previsão da lei Estadual nº 24.313, de 28 de abril de 2023, a Secretaria de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias – SEINFRA detém a competência pela gestão do transporte intermunicipal, sendo este o caso em apreciação. Entretanto, o Estado de Minas Gerais coloca-se integralmente à disposição para promover alinhamentos estratégicos e contínuos com as Prefeituras de Delfinópolis e Cássia, garantindo que a nova infraestrutura da ponte seja acompanhada de um planejamento de transporte eficiente, que otimize a mobilidade, integre as novas rotas e atenda plenamente as necessidades da população local.

QUESTIONAMENTO 10

Item	Geral
Objeto	Recomendou que o Município conduza a licitação da Ponte e que apenas o mesmo possui competência legal para tal.

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

Conforme previsão da lei Estadual nº 24.313, de 28 de abril de 2023, a Secretaria de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias – SEINFRA detém a competência pela gestão do transporte intermunicipal, sendo este o caso em apreciação. Entretanto, o Estado de Minas Gerais coloca-se integralmente à disposição para promover alinhamentos estratégicos e contínuos com as Prefeituras de Delfinópolis e Cássia, garantindo que a nova infraestrutura da ponte seja acompanhada de um planejamento de transporte eficiente, que otimize a mobilidade, integre as novas rotas e atenda plenamente as necessidades da população local.

QUESTIONAMENTO 11

Item	Engenharia
Objeto	Questionou se houve consulta à Marinha sobre o projeto, em especial, quanto à altura da Ponte.

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

A Secretaria de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias – SEINFRA, promoverá o alinhamento com a Marinha do Brasil de forma a garantir convergência institucional entre o Estado e a Autoridade Naval (responsável pela segurança e regulamentação da navegação) quanto ao projeto.

QUESTIONAMENTO 12

Item	Geral
Objeto	Novamente questionou com relação à cobrança de pedágio, posicionando-se contra a cobrança do mesmo.

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

A política de cobrança de pedágios para a travessia da ponte manterá a mesma sistemática adotada na atual travessia por balsas, a qual já prevê uma tarifa para auxiliar na sua operação. A magnitude da estrutura de custos e dos investimentos requeridos torna indispensável a implementação de uma tarifa de pedágio. Esta medida é crucial para a garantia da execução das obras, a manutenção contínua da infraestrutura e a prestação de serviços de elevada qualidade aos usuários da rodovia, assegurando a consolidação de um projeto de transporte sustentável e eficiente para a região.

QUESTIONAMENTO 13	
Item	Engenharia
Objeto	Questionou quanto ao valor do projeto (290 Milhões).
<p>Resposta: Agradecemos a contribuição. O valor de R\$ 290 milhões corresponde ao valor máximo de contraprestação pecuniária a ser pago pelo Estado de Minas Gerais ao longo dos 30 anos de concessão. Ou seja, esse montante será o valor pago ao parceiro privado (concessionária) como forma de garantir a implantação da ponte, bem como sua operação e manutenção ao longo de todo o ciclo de vida do projeto. Esse valor poderá ser reduzido com base no desempenho da concessionária na prestação dos serviços.</p>	

QUESTIONAMENTO 14	
Item	Engenharia
Objeto	Alegou preocupação com relação à altura de 4 metros proposta para a Ponte e entende que essa altura pode não ser suficiente, gerando transtornos para a região.
<p>Resposta: Agradecemos a contribuição. A altura da ponte foi estipulada de acordo com o Projeto Básico, sendo suficiente para atual cenário da região. Por ser uma ponte sobre um reservatório com possibilidade de navegação de lazer, o projeto básico adotou uma altura livre de 4,00 m entre a base das vigas e o NA normal na El. 666,12 m. Além disso, considerando que o nível mínimo de operação tem elevação de 653,12 metros acima do nível do mar, a altura livre máxima seria de 17 metros, entre a base da viga e o nível d'água Vale ressaltar que de forma a não impactar nos ancoradouros para balsas, localizados nos Município de Cássia – ME e Delfinópolis – MD, o eixo da ponte não deverá interferir nos píeres de atracação, permitindo assim o livre trâmite operacional da navegação ali existente, que continuará existindo durante a fase de implantação da ponte.</p>	

QUESTIONAMENTO 15	
Item	Engenharia/Jurídico
Objeto	Apontou também a possibilidade do lago ser usado futuramente como Hidrovia e que a altura da Ponte poderia inviabilizar um projeto desse porte.
<p>Resposta: Agradecemos a contribuição. A altura da ponte foi estipulada de acordo com o Projeto Básico, sendo suficiente para atual cenário da região. Por ser uma ponte sobre um reservatório com possibilidade de navegação de lazer, o projeto básico adotou uma altura livre de 4,00 m entre a base das vigas e o NA normal na El. 666,12 m. Além disso, considerando que o nível mínimo de operação tem elevação de 653,12 metros acima do nível do mar, a altura livre máxima seria de 17 metros, entre a base da viga e o nível d'água Vale ressaltar que de forma a não impactar nos ancoradouros para balsas, localizados nos Município de Cássia – ME e Delfinópolis – MD, o eixo da ponte não deverá interferir nos píeres de atracação, permitindo assim o livre trâmite operacional da navegação ali existente, que continuará existindo durante a fase de implantação da ponte.</p>	

QUESTIONAMENTO 16	
Item	Geral

Objeto	Mostrou-se uma defensora e entusiasta da Ponte, porém não concorda com a cobrança de pedágio na travessia, uma vez que até a década de 60 a cidade possuía uma ponte que atendia plenamente, mas que foi coberta com a construção de Furnas. Entende que o "Estado tem uma dívida com Delfinópolis e a construção da Ponte é uma forma de pagar essa dívida".
--------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

A política de cobrança de pedágios para a travessia da ponte manterá a mesma sistemática adotada na atual travessia por balsas, a qual já prevê uma tarifa para auxiliar na sua operação.

O presente projeto de concessão da ponte possui um investimento total previsto de R\$ 221,4 milhões. Deste montante, R\$ 141,0 milhões serão alocados para despesas de capital (CAPEX) e R\$ 75,5 milhões serão direcionados para a operação e manutenção da infraestrutura (OPEX).

A magnitude da estrutura de custos e dos investimentos requeridos torna indispensável a implementação de uma tarifa de pedágio. Esta medida é crucial para a garantia da execução das obras, a manutenção contínua da infraestrutura e a prestação de serviços de elevada qualidade aos usuários da rodovia, assegurando a consolidação de um projeto de transporte sustentável e eficiente para a região.

QUESTIONAMENTO 17

Item	Engenharia
Objeto	Manifestou que a Cadeia do Turismo de Delfinópolis quer a Ponte e que ela será fundamental para desenvolver todo o potencial turístico da região.

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

A ponte de Delfinópolis é um projeto estratégico que transformará a região. Será um novo portal turístico, que facilitará o acesso a cachoeiras e serras e impulsionará o ecoturismo e a geração de empregos. Economicamente, o projeto tem, ainda, o potencial de melhorar a logística e o escoamento da produção regional, reduzindo custos e atraindo investimentos para a agroindústria e serviços, elevando a arrecadação municipal.

QUESTIONAMENTO 18

Item	Engenharia
Objeto	Solicitou ao Poder Público Municipal que atue no sentido de viabilizar o quanto antes o projeto da Ponte.

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

A solicitação para que o Poder Público Municipal atue no sentido de viabilizar o quanto antes o projeto da Ponte foi devidamente registrada e encaminhada.