

Relatório circunstanciado acerca das questões suscitadas durante a Consulta Pública

CONSULTA PÚBLICA	
RELATÓRIO CIRCUNSTANCIADO ACERCA DAS QUESTÕES SUSCITADAS DURANTE A CONSULTA PÚBLICA SOBRE AS MINUTAS DE EDITAL E CONTRATO REFERENTES AO PROCESSO DE LICITAÇÃO, CUJO OBJETO É A CONCESSÃO PARA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS PARA EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO, MONITORAÇÃO, CONSERVAÇÃO, AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE E MANUTENÇÃO DO NÍVEL DE SERVIÇO DO SISTEMA RODOVIÁRIO DO LOTE VARGINHA-FURNAS.	
ANÁLISE E TRATAMENTO DAS CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS NAS CONSULTAS PÚBLICAS Nº 08/2021 E 09/2021 - REALIZAÇÃO: DE 27/10/2021 a 11/12/2021 PUBLICAÇÃO: AVISOS DAS CONSULTAS PÚBLICAS Nº 08/2021 E Nº 09/2021	
QUESTIONAMENTO 1	
Item	- (Lote Geral)
Objeto:	Prezados, boa tarde. Sugiro que para todos os lotes de concessão rodoviária seja adotado a solicitação da adoção da metodologia BIM conforme item 4.1.10 do anexo 3 do Rodoanel metropolitano (veja anexo), pois isso permitirá uma maior qualidade dos projetos e conseqüentemente das obras de engenharia.
Justificativa: -	
Resposta: No PER, foi estabelecido que os projetos devem, preferencialmente, ser entregues em plataforma BIM (<i>Building Information Modelling</i>) e respeitar as diretrizes vigentes do Ente Regulador.	
QUESTIONAMENTO 2	
Item	- (Lote Geral)
Objeto:	Boa tarde, Reprovamos veementemente as supostas melhorias previstas nos lotes a serem concedidos, pois não se tratam de melhorias que, de fato, aumentarão a segurança dos mineiros. Segurança aumenta-se, realmente, apenas com correção de traçado, melhoria/acréscimo do raio das curvas e, acima de tudo: DUPLICAÇÃO. Vias marginais e passagens em desnível, nas zonas urbanas, também são de suma importância. Obrigado,
Justificativa: -	
Resposta: Os estudos de tráfego projetaram a capacidade das rodovias ao longo dos anos da concessão. A partir desses estudos, foram definidas as obras obrigatórias de ampliação de capacidade e necessárias à manutenção do nível de serviço das rodovias. Nesse sentido, foram incluídas nos trechos rodoviários, as seguintes obras de ampliação de capacidade, conforme o PER: duplicação de 7,64 km, 30,41 km de faixas adicionais, 6,89 km de vias marginais e 251,45 km de acostamentos, 60 melhorias em acessos, implantação de 28 rotatórias alongadas, 8 diamantes, 1 trincheira, 3 trombetas e adequação de 33 Obras de Arte Especiais, além de demais investimentos de aprimoramento da segurança viária, como aumento da sinalização, além dos investimentos das frentes de serviços iniciais, recuperação e conservação das rodovias.	

Ademais, está prevista a realização de investimentos públicos pelo DER, sendo eles: 6,15 km de faixas adicionais, 15,1 km de acostamento, correção de curvas horizontais e restauração de 10,6 km da MG-167.

Por fim, é importante destacar que compete à concessionária realizar o monitoramento constante do nível de serviço das rodovias. Assim, caso o volume de tráfego enseje a realização de novas obras para ampliação da capacidade da rodovia, a sua execução deverá ser avaliada pelo Poder Concedente e Ente Regulador, para execução pelo Concessionário, mediante reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

QUESTIONAMENTO 3

Item: - (Lote 3)

Objeto: Por se tratar de rodovia nunca pedagiada, a incerteza sobre a demanda estimada para esta rodovia torna-se uma alocação de risco excessiva para o investidor privado. Já é possível observar projetos no Brasil onde este risco é compartilhado nos casos em que não existe histórico de tráfego confiável para uma tomada de decisão de um investimento de longo prazo. Neste sentido, entendemos ser necessário a aplicação de reequilíbrio tarifário em casos onde a demanda estimada esteja 10% acima ou abaixo dos estudos de tráfego disponibilizados pelo Governo de MG. Esta inovação contratual trará maior segurança ao investidor privado, aumentando a atratividade do projeto o que potencialmente implicará em maior competição e benefício para os usuários da rodovia, através de tarifas mais baixas e maior probabilidade de execução dos investimentos programados com a redução do risco do projeto.

Justificativa: -

Resposta:

A opção político-regulatória foi de atribuir o risco de demanda à concessionária, exceto no que se refere à implantação de novas rotas ou caminhos alternativos não previstos em planos oficiais vigentes na data de publicação do edital e que sejam livres de pagamento da tarifa, desde que demonstrado o efetivo desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, seguindo o formato mais usualmente adotado no setor.

Apesar disso, cabe registrar que o estudo de demanda realizado possui a função de estimar, com relativa precisão, o volume de tráfego futuro da concessão. O estudo de tráfego foi feito com base em dados secundários, modelo 4 etapas, dados de telefonia móvel e ainda confirmado por pesquisas e contagens em campo.

Para além disso, caso seja necessário realizar obras de ampliação de capacidade, além das previstas no estudo de demanda, em razão do novo atingimento do nível de serviço, a concessionária deverá ser reequilibrada se o Poder Concedente autorizar a execução de referidas obras.

QUESTIONAMENTO 4

Item: - (Lote 3)

Objeto: No que tange ao que foi apresentado no programa de exploração da rodovia - PER, gostaríamos de contribuir para o desenvolvimento deste projeto com uma preocupação quanto ao plano de investimentos obrigatórios, detalhados no Anexo II do Contrato de Concessão.

Entendemos que é fundamental, em projetos desta natureza, a priorização da segurança dos usuários da rodovia. Desta forma, os estudos apontam necessidades imediatas de investimentos, num horizonte de aproximadamente 5 anos baseados em aspectos técnicos, que vão desde ao nível de serviço até a segurança dos usuários da rodovia.

Entretanto, quando são apresentados investimentos obrigatórios em prazos mais longos como, por exemplo, após o quinto ano da concessão, estes são influenciados por diversas premissas utilizadas para a projeção do crescimento

	<p>de tráfego, detalhados no estudo de demanda disponibilizado no data room da consulta pública. Com isso, a projeção de tráfego vai se tornando cada vez mais incerta ao longo do tempo, e com isso trazendo também incertezas frente a real necessidade de investimentos de ampliação e melhorias ao longo do tempo.</p> <p>Adicionalmente, investimentos em prazos muito longos também trazem incertezas frente ao valor financeiro destes investimentos, vis-à-vis o que estamos vivendo hoje no país no que tange ao elevado aumento dos preços dos insumos necessários para a execução de investimentos rodoviários. Tais incertezas podem impactar diretamente a saúde financeira da concessão e na capacidade da concessionária em executar tais obras no futuro, uma vez que a tarifa é definida com informações disponibilizadas no presente.</p> <p>Com isso, a nossa sugestão é de que todos os investimentos de mais longo prazo (após o ano 5), deveriam seguir as seguintes regras: (i) balizados pelo nível de serviço dos trechos homogêneos, e seus subtrechos, seguindo parâmetros que são utilizados mundialmente no setor de concessão de rodovias. Esta abordagem coincide com outros investimentos apresentados no PER, onde somente serão necessários investimentos de ampliação ou melhoria se algum trecho homogêneo atingir o nível de serviço D (Gatilho); (ii) Estes investimentos deveriam ser passíveis de reequilíbrios econômico financeiros, uma vez que o custo financeiro destes investimentos ao longo do tempo são de difícil estimativa e não necessariamente a tarifa aplicada hoje será suficiente para que a concessionária execute a obra e tenha o seu capital remunerado de forma adequada.</p> <p>Entendemos que os principais benefícios desta abordagem são: (i) redução da tarifa para o usuário no certame, uma vez que não são considerados investimentos adicionais obrigatórios e por consequência, diminuindo os riscos do projeto; (ii) racionalização dos investimentos, uma vez que os investimentos serão realizados com base em medições reais e técnicas, sempre preservando o usuário; e (iii) maior probabilidade de execução dos investimentos pela concessionária, porque estes investimentos serão remunerados de forma adequada através de reequilíbrios tarifários futuros, preservando a saúde financeira da concessionária.</p>
Justificativa: -	
<p>Resposta:</p> <p>Os investimentos obrigatórios previstos no PER foram identificados como necessários para suportar o volume de tráfego projetado para as rodovias durante a concessão, considerando o nível de serviço proposto. Cabe informar que, em especial, as obras de ampliação de capacidade foram inseridas no cronograma no primeiro ciclo de investimentos.</p> <p>Por fim, é importante destacar que compete à concessionária realizar o monitoramento constante do nível de serviço das rodovias. Assim, caso o volume de tráfego enseje a realização de novas obras para ampliação da capacidade da rodovia, a sua execução deverá ser avaliada pelo Poder Concedente e Ente Regulador, para execução pelo Concessionário, mediante reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.</p>	
QUESTIONAMENTO 5	
Item:	- (Lote 3)
Objeto:	A tarifa básico de pedágio na data base de abr/21 foi estimada em R\$0,13725/km. Cabe destacar fatos relevantes que ocorreram desde abr/21 até a data do eventual leilão, estimado para meados de 2022: (i) aumento do preço dos insumos necessários para a construção de ativos rodoviários, o que impacta

	<p>o volume financeiro dos investimentos estimados no EVTEA; (ii) incertezas sobre a incidência de tributos sobre a renda, dada a discussão sobre a reforma tributária, que está indicando aumentos dos tributos sobre a renda para o investidor.</p> <p>Sobre o item (i) supracitado, sugerimos a revisão dos investimentos estimados para a verificação de que tarifa estimada na data base do EVTEA esteja realmente refletindo o retorno esperado para o projeto de 9,25% em termos reais (WACC).</p> <p>Para o item (ii), tal risco deveria ser alocado, a favor ou contra a concessionária, para o poder concedente.</p>
Justificativa: -	
<p>Resposta:</p> <p>Sobre o item (i), os estudos sofreram atualização da data-base de abril de 2021 para abril de 2022.</p> <p>Quanto ao item (ii), a minuta de contrato atribui ao poder concedente riscos relacionados a alterações na legislação e regulamentação ou superveniência de jurisprudência vinculante, em qualquer esfera de governo, que impeçam a Concessionária de adimplir suas obrigações legais, regulamentares ou contratuais, alterem a composição econômico-financeira da Concessão ou afetem encargos e custos para execução do objeto da Concessão, inclusive no caso de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, exceto em relação ao imposto de renda, conforme art. 9º, §3º da Lei nº 8987/93.</p>	
QUESTIONAMENTO 6	
Item:	- (Lote 3)
Objeto:	<p>Segue anexo documento de sugestões ao lote 03 Varginha-Furnas elaborado pelos Vereadores de Varginha, Dudu Ottoni, Thulyo Paiva e Cabo Valério, que participaram da Audiência Pública realizada no dia 01/12/2021.</p> <p>1 – Finalização da duplicação do trecho compreendido entre o km 247 ao km 253 (Parque de Exposições João Urbano Figueiredo até Ponte sobre o Rio Palmela);</p> <p>2 – Construção de uma trincheira no km 244, no entroncamento da MGC-491 com a Avenida Princesa do Sul, próximo à sede do Automóvel Clube de Varginha;</p> <p>3 – Duplicação da Rodovia MG -167, trecho compreendido entre Três Pontas – Ent. CMG-491 (Varginha), numa extensão de 4,55 km, com implantação de viaduto;</p> <p>4 – Implantação de uma rotatória alongada no km 43, da MG – 167 (no local já existe uma rótula – Entrada do bairro Parque Mariela);</p> <p>5 – Construção de uma trincheira no km 40 da MG – 167;</p> <p>6 – Instalação no Município de Varginha da Sede Administrativa da Concessionária responsável pela administração do Lote 03 (Varginha-Furnas) e da Base Operacional.</p>
Justificativa: -	
<p>Resposta:</p> <p>Sobre o item 1, o projeto contempla a duplicação de 7,64 km no trecho da CMG 491 entre os municípios de Varginha e Três Corações.</p> <p>Sobre o item 2: sugestão foi acatada e incluída a trincheira, conforme descrito no PER.</p> <p>Quanto ao item 3: a análise de nível de serviço não indicou a necessidade de tal investimento, havendo a previsão no PER de implantação de faixas adicionais nesse trecho. No entanto, o investimento acerca da duplicação solicitada poderá ser eventualmente incluído ao longo da execução contratual, por meio de inclusão de novos investimentos e mediante reequilíbrio econômico-financeiro da concessionária, nos termos da cláusula referente a novos investimentos do Contrato. Cabe ressaltar que está em andamento obra sob responsabilidade do DER-MG que compreende a implantação de 6,15</p>	

km de faixas adicionais, 15,1 km de acostamentos, restauração de 10,6 km e correção de 2 curvas horizontais no referido trecho.

Sobre o item 4: a rotatória fechada existente permite que o tráfego urbano atravesse a rodovia sem a necessidade de acessá-la, enquanto a implantação de rotatória alongada faria com que o tráfego urbano interferisse no tráfego da rodovia.

Sobre o item 5: no PER, há rotatória alongada prevista no local (km 1041+100).

Sobre o item 6: quanto à localização das Bases Operacionais, destaca-se que a mesma é definida de forma a permitir o atendimento do nível de serviço exigido de forma equitativa a todos os usuários da rodovia, respeitando ainda as premissas de viabilidade do lote. A sede sugerida nos estudos está localizada em Muzambinho, pois foi dada preferência a locais mais centrais do lote, equidistantes das extremidades, porém a localização final da sede deverá ser proposta pela concessionária.

QUESTIONAMENTO 7

Item: - (Lote Geral)

Objeto: Conforme falamos a pouco, peço, por gentileza, que verifiquem a possibilidade de nos encaminhar por e-mail as MEFs dos lotes 3, 4, 5 e 6, pois ao abrirmos o arquivo baixado do data room, perdem-se as referências e não conseguimos seguir com nossas análises.

Justificativa: -

Resposta:

O erro observado foi pontual. Após correção pela equipe técnica foi respondido diretamente ao solicitante via e-mail.

QUESTIONAMENTO 8

Item: - (Lote 3)

Objeto: Considerando que a cláusula 10.2.10. do Edital, estabelece as premissas a serem consideradas na Proposta Econômica Escrita pela licitante, incluindo benefícios advindos da obtenção do REIDI, conforme redação abaixo:
"poderá considerar, por sua conta e risco, a incidência de eventuais benefícios tributários já instituídos quando da apresentação das propostas, tal como o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – REIDI, disciplinado pela Lei nº 11.488, de 15 de junho de 2007, sendo que, neste último caso, a consideração do REIDI deve estar expressa na sua proposta, e eventual não obtenção do benefício não acarretará reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato;"
Considerando que existem atos que devem ser praticados pelo Poder Concedente ou seus órgãos para a obtenção do REIDI pela Concessionária.
Entendemos que: (i) em caso de não obtenção do REIDI por razões imputáveis ao Poder Concedente ou ainda por aspectos alheios ao controle da Concessionária, o Contrato será sujeito à reequilíbrio econômico-financeiro; e (ii) a cláusula 26 do Contrato deve incorporar o risco de não obtenção do REIDI e a alocação anteriormente mencionada. Está correto nosso entendimento?

Justificativa: -

Resposta:

O entendimento não está correto. O REIDI não é assegurado pelo Poder Concedente. A concessionária deve preencher os requisitos legais e regulamentares previstos sobre a matéria.

Além disso, conforme disposição contratual, é alocado ao poder concedente riscos relacionados a alterações na legislação e regulamentação ou superveniência de jurisprudência vinculante, em qualquer esfera de governo, que impeçam a Concessionária de adimplir suas obrigações legais, regulamentares ou contratuais, alterem a composição econômico-financeira da Concessão ou afetem encargos e custos para execução do objeto da Concessão, inclusive no caso de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, exceto em relação ao imposto de renda, conforme previsto na Lei 8.987/93.

QUESTIONAMENTO 9	
Item:	- (Lote 3)
Objeto:	Considerando que a cláusula 13.16 prevê eventos de alteração do PER originalmente pactuado. Considerando que é possível que tais alterações sejam motivadas pelo Poder Concedente, ou ainda, razões alheias ao Concessionário. Solicitamos que a cláusula seja explícita na alocação de responsabilidades entre Poder Concedente e Concessionário quando da solicitação de alteração do projeto por cada uma das partes.
Justificativa: -	
Resposta: A alteração contratual referida na cláusula 13.16 se refere a um pleito da Concessionária que deverá ser aprovado pelo Ente Regulador, não gerando qualquer direito a reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Eventual modificação unilateral do contrato por parte do Poder Concedente tem o risco alocado ao Poder Concedente, conforme as cláusulas 27.1.1 e 27.1.2.	
QUESTIONAMENTO 10	
Item:	- (Lote 3)
Objeto:	Sugerimos que na revisão do plano de investimentos, é importante considerar que os investimentos de ampliação de capacidade, previstos após o ciclo inicial do projeto, estejam condicionados ao nível de serviço de tráfego da rodovia, ou seja, gatilho volumétrico.
Justificativa: -	
Resposta: Os investimentos obrigatórios previstos no PER foram identificados como necessários para suportar o volume de tráfego projetado para as rodovias durante a concessão, considerando o nível de serviço proposto. Cabe informar que, em especial, as obras de ampliação de capacidade foram inseridas no cronograma no primeiro ciclo de investimentos. Por fim, é importante destacar que compete à concessionária realizar o monitoramento constante do nível de serviço das rodovias. Assim, caso o volume de tráfego enseje a realização de novas obras para ampliação da capacidade da rodovia, a sua execução deverá ser avaliada pelo Poder Concedente e Ente Regulador, para execução pelo Concessionário, mediante reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.	
QUESTIONAMENTO 11	
Item:	- (Lote 3)
Objeto:	Considerando que a pandemia do COVID-19 impactou de forma substancial a oferta de produtos e insumos no setor de infraestrutura. Considerando que os índices de preço atrelados aos bens de capital (IGP-M, IGP-DI, INCC) apresentam descolamento do índice de preço de referência para atualização da Tarifa de Pedágio (IPCA). Sugerimos que, visando a bancabilidade do projeto, (1) a data-base dos custos do projeto sejam atualizados até a última data de preços disponível, buscando refletir esse aumento substancial dos preços de insumos; e (2) sejam estruturado um mecanismo de proteção do contínuo aumento desses preços.
Justificativa: -	
Resposta: Os estudos sofreram atualização da data-base de abril de 2021 para abril de 2022. Além disso, adotou-se nesse projeto a usual alocação do risco de variação de custos de insumos à concessionária. Isto é, o valor da tarifa será reajustado pelo IPCA e não haverá nenhum reajuste adicional em relação as variações de custos para além do IPCA.	
QUESTIONAMENTO 12	

Item:	- (Lote 3)
Objeto:	Considerando que a apuração da recomposição de receita pela aplicação do Desconto de Usuário Frequentemente ocorrerá nas revisões ordinárias do Contrato. Está correto o entendimento de que, antes da realização da revisão ordinária, a Concessionária deverá transferir mensalmente o percentual de 3,0% sobre o valor arrecadado de Receita Tarifária Bruta para a Conta da Concessão?
Justificativa: -	
<p>Resposta:</p> <p>O percentual de 3% corresponde a perda estimada de receita anual decorrente da aplicação do DUF, em relação à qual é apurada a diferença com o somatório dos valores efetivamente apurados a título da perda de receita decorrente do DUF.</p> <p>Conforme a cláusula 20.19.2, caso a diferença apurada na forma desta subcláusula seja negativa, essa diferença será depositada pela Concessionária na Conta da Concessão, a título de Recurso Vinculado, no prazo de 30 (trinta) dias contados da data em que for notificada pelo Ente Regulador.</p> <p>Ademais, de acordo com a cláusula 23.1, caberá à concessionária realizar o pagamento dos recursos vinculados, no percentual de 2% da Receita Tarifária Bruta, mensalmente, para a Conta Concessão.</p>	
QUESTIONAMENTO 13	
Item:	- (Lote 3)
Objeto:	Considerando que o mecanismo de DUF proposto prevê que a Concessionária somente terá direito à recomposição se a Receita Tarifária Bruta teórica, ou seja, sem a aplicação do DUF, fique 3,0% abaixo do estimado no Contrato de Concessão. Considerando que a aplicação do DUF possui impactos na demanda da rodovia (elasticidade-preço) e conseqüentemente na receita da Concessionária. Solicitamos o esclarecimento se será pactuado no Contrato de Concessão uma projeção anual da Receita Tarifária Bruta teórica (receita de referência) para fins de comparação com a receita aferida durante a operação (receita realizada) e assim permitir o cálculo de recomposição. Se não, solicitamos que seja explicitado a (1) dinâmica contratual, (2) a fórmula de cálculo por extenso e (3) exemplos em planilha excel da apuração da recomposição pelo DUF, garantindo o entendimento uniforme da aplicação do mecanismo por todos os licitantes.
Justificativa: -	
<p>Resposta:</p> <p>Conforme descrito na cláusula 20.17 e 20.18 do Contrato, a apuração da diferença entre (i) o somatório dos valores apurados a título da perda de receita decorrente do DUF durante o respectivo ano e (ii) a perda de receita estimada em 3% (três por cento) da Receita Tarifária Bruta para o mesmo período, deverá ser realizada pela Concessionária. Para tanto, conforme cláusula 20.18.1, o somatório dos valores apurados a título da perda de receita decorrente do DUF consiste no somatório da diferença entre (i) a estimativa, no ano em referência, da Receita Tarifária Bruta que seria auferida pela Concessionária caso o DUF não fosse aplicado e (ii) a Receita Tarifária Bruta efetivamente auferida pela Concessionária, no ano em referência, decorrente da aplicação do DUF, nos termos do Anexo 9.</p> <p>A concessionária deverá enviar os relatórios e demonstrativos pertinentes ao Ente Regulador. Esse relatório deverá ser instruído com as demonstrações financeiras da Concessionária, que deverão ser acompanhadas do relatório de auditoria elaborado por empresa de auditoria independente registrada na Comissão de Valores Mobiliários – CVM.</p>	
QUESTIONAMENTO 14	
Item:	- (Lote 3)

Objeto:	<p>Considerando que o nível tarifário de uma concessionária impacta significativamente diversas áreas de um projeto rodoviário, tais como: (1) bancabilidade da SPE para honrar com os contratos de financiamento já contratados, (2) aumento ou redução do tráfego devido à elasticidade-preço, (3) aumento de custos operacionais ou investimentos devido ao aumento de tráfego (por elasticidade por exemplo), (4) desequilíbrio da malha rodoviária - rodovias do estados com níveis de tarifa diferentes, (5) avaliação e percepção dos financiadores no momento da análise do projeto para concessão de crédito, principalmente sobre possibilidades discricionárias de agentes que possam impactar o fluxo de pagamento da futura dívida, entre outros fatores.</p> <p>Considerando que o critério primário do julgamento de proposta da licitação é a de menor tarifa.</p> <p>Solicitamos que o projeto não esteja sujeito a alterações tarifárias ao longo do Contrato de Concessão, além do reajuste tarifário ordinário (atualização monetária) e dos eventos previstos por reequilíbrios originados por alterações do Contrato/PER solicitadas pelo Poder Concedente.</p>
Justificativa: -	
<p>Resposta:</p> <p>A plasticidade ou mutabilidade expressa uma das principais características das concessões de serviços públicos, compreendendo a possibilidade de alteração dos contratos de concessão com o objetivo de adaptá-los à nova realidade surgida ao longo do prazo de vigência destes para atendimento das sempre cambiantes necessidades de interesse público.</p> <p>O caráter estratégico, a relevância e o dinamismo inerentes a este tipo especial de contratação exigem convivência aberta com o cenário de mudanças, pois a manutenção das condições contratuais originais, mesmo diante de novas conjunturas, significaria, na prática, a frustração do interesse público, na medida em que não se daria atendimento às diversas necessidades surgidas ao longo do tempo, frustrando, por consequência, a prestação adequada e contínua do serviço público.</p> <p>Assim, diante desses cenários de incertezas, restringir as formas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, excluindo a possibilidade de alteração tarifária, engessaria demasiadamente o contrato, além de que não é uma prática do setor estabelecer que as alterações tarifárias se darão apenas em caso de reajuste ou alterações unilaterais.</p>	
AUDIÊNCIA PÚBLICA	
<p>RELATÓRIO CIRCUNSTANCIADO ACERCA DAS QUESTÕES SUSCITADAS DURANTE AS AUDIÊNCIAS PÚBLICAS SOBRE AS MINUTAS DE EDITAL E CONTRATO REFERENTES AO PROCESSO DE LICITAÇÃO, CUJO OBJETO É A CONCESSÃO PARA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS PARA EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO, MONITORAÇÃO, CONSERVAÇÃO, AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE E MANUTENÇÃO DO NÍVEL DE SERVIÇO DO SISTEMA RODOVIÁRIO DO LOTE VARGINHA-FURNAS.</p>	
<p>ANÁLISE E TRATAMENTO DAS CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS NAS AUDIÊNCIAS PÚBLICAS. REALIZAÇÃO: PRESENCIAL EM VARGINHA, EM 01/12/2021 E VIRTUAL NA B3, EM 03/12/2021. PUBLICAÇÃO: AVISOS DAS CONSULTAS PÚBLICAS Nº 08/2021 E Nº 09/2021</p>	
QUESTIONAMENTO 15	
Item:	- (Lote 3)
Objeto:	<ul style="list-style-type: none"> • Solicita que a obra paralisada referente à Duplicação do trecho da CMG 491 (Três Corações – Varginha) seja concluída o mais rápido possível, dado o contexto de exportação de café, escoamento e porto seco.

Justificativa: -	
Resposta: O projeto contempla a duplicação de 7,64 km no trecho da CMG 491 entre os municípios de Varginha e Três Corações.	
QUESTIONAMENTO 16	
Item:	- (Lote 3)
Objeto:	<ul style="list-style-type: none"> • Reitera o prazo para conclusão da duplicação do trecho da CMG 491 – Varginha e Três Corações. • Pede a duplicação da avenida do contorno, do trevo da saída do bairro Parque Mariela até o Posto Líder para Três Corações. • Solicita a transferência da base operacional de Três Pontas para Varginha • Solicita que a Praça de Pedágio (P6) fique em Varginha"
Justificativa: -	
Resposta: O projeto contempla a duplicação de 7,64 km no trecho da CMG 491 entre os municípios de Varginha e Três Corações. Além desse investimento, está prevista a implantação de vias marginais em Varginha e de faixas adicionais na MG 167, entre Varginha e Três Pontas. Outros investimentos poderão ser eventualmente incluídos ao longo da execução contratual, por meio de inclusão de novos investimentos e mediante reequilíbrio econômico-financeiro da concessionária, nos termos da cláusula referente a novos investimentos do Contrato.	
<p>Com relação à localização de praças de pedágio, os Estudos de Viabilidade realizados objetivaram selecionar as praças de pedágio garantindo a melhor combinação entre tarifas das praças de pedágio, quantidade e localização das mesmas. Cabe salientar que a redução do número de praças ou de alteração de sua localização levaria a um aumento do valor de face pago em cada praça, uma vez que o empreendimento busca adequar a receita obtida com as tarifas de pedágio com os investimentos e custos e despesas operacionais e administrativas necessários para o mesmo. É importante esclarecer que, nos termos do art. 3º, § 2º, Lei Complementar 116/2003 e do atual entendimento jurisprudencial do país, os municípios recebem ISS decorrente da cobrança da tarifa de pedágio proporcionalmente à extensão da rodovia que faz parte de sua jurisdição, disposição que não se altera em razão da mudança da localização da praça de pedágio.</p> <p>Quanto à localização das Bases Operacionais, destaca-se que a mesma é definida de forma a permitir o atendimento do nível de serviço exigido de forma equitativa a todos os usuários da rodovia, respeitando ainda as premissas de viabilidade do lote.</p>	
QUESTIONAMENTO 17	
Item:	- (Lote 3)
Objeto:	• Reitera o pedido para que a duplicação do trecho da CMG 491 saia mais rápido
Justificativa: -	
Resposta: A contribuição foi acatada e o projeto contempla a duplicação de 7,64 km no trecho da CMG 491 entre os municípios de Varginha e Três Corações.	
QUESTIONAMENTO 18	
Item:	- (Lote 3)
Objeto:	<ul style="list-style-type: none"> • Praça de pedágio receberá pessoas que se locomovem para outros municípios próximos. Então, como será a tarifa para essas pessoas? • Ademais, há 2 trevos em que ocorrem acidentes com frequência. Recentemente foram instalados radares eletrônicos, porém permanecem os acidentes. Solicita, ao menos, a melhoria dos dois trevos, citando como exemplo de melhoria a implantação de travessia de pedestre.
Justificativa: -	

Resposta:

A concessão adota o Desconto do Usuário Frequentemente (DUF) para proporcionar melhores tarifas a todos os usuários da categoria 1, que adotem AVI ("TAG"), que trafegam com recorrência em todos os trechos do lote. 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.

Nas duas interseções citadas, há previsão no PER de implantação de rotatória alongada. Também foi proposta travessia de pedestre do tipo *safety-box* no km 1036+431.

QUESTIONAMENTO 19

Item: - (Lote 3)

Objeto:

- Trecho Varginha: citou que na década de 90, trabalhou pela polícia militar na duplicação da Fernão Dias, onde fizeram durante uma semana uma pesquisa de tráfego. Gostaria de saber se esse trabalho de pesquisa investigativa foram feitos? Porque pelo desenho, no trecho da CMG 491 só há previsão de rotatória, mas se fizesse estudo viabilidade técnica, perceberiam que a instalação de trincheiras deixaria o fluxo mais ágil.
- Solicita também a melhoria na alça do aeroporto – trechos da BR 146 e a CMG 491
- Basicamente, questiona se foi feito estudo técnico sobre o fluxo pra melhorias no trecho da CMG 491

Justificativa: -

Resposta:

1- Será inserida uma trincheira no km 244, no entroncamento da MGC-491 com a Avenida Princesa do Sul, próximo à sede do Automóvel Clube de Varginha;

2- A geometria da alça de acesso ao aeroporto está compatível com a velocidade do dispositivo da rodovia.

3 - Para as obras de ampliação de capacidade, foi realizada análise de nível de serviço, associadas a análise do volume de tráfego, conforme a preconizada metodologia do HCM (*Highway Capacity Manual*). O projeto contempla a duplicação de 7,64 km no trecho da CMG 491 entre os municípios de Varginha e Três Corações.

QUESTIONAMENTO 20

Item: - (Lote 3)

Objeto:

- Reitera a urgência na continuação da obra de duplicação, pois onde passa de pista dupla para pista simples há acidentes.
- Sugere que a duplicação se estenda até Furnas, além de cruzar o sul de Minas, proporcionando um desenvolvimento sustentável e unificado.
- Solicita que o pedágio fique em Varginha por questões de receita e facilidade de trabalho.
- Reiterou a solicitação do vereador Alberto Valério acerca de implantação de trincheiras.

Justificativa: -

Resposta:

Com relação à localização de praças de pedágio, os Estudos de Viabilidade realizados objetivaram selecionar as praças de pedágio garantindo a melhor combinação entre tarifas das praças de pedágio, quantidade e localização das mesmas. Cabe salientar que a

redução do número de praças ou de alteração de sua localização levaria a um aumento do valor de face pago em cada praça, uma vez que o empreendimento busca adequar a receita obtida com as tarifas de pedágio com os investimentos e custos e despesas operacionais e administrativas necessários para o mesmo.

É importante esclarecer que, nos termos do art. 3º, § 2º, Lei Complementar 116/2003 e do atual entendimento jurisprudencial do país, os municípios recebem ISS decorrente da cobrança da tarifa de pedágio proporcionalmente à extensão da rodovia que faz parte de sua jurisdição, disposição que não se altera em razão da mudança da localização da praça de pedágio.

O projeto contempla a duplicação de 7,64 km no trecho da CMG 491 entre os municípios de Varginha e Três Corações, além de 36,56 km de faixas adicionais, dos quais 6,15km são realizados pelo DER, a serem implantadas na MG 167 e na CMG 369, e ainda de 251,45 km de acostamentos, dos quais 15,1 km são realizados pelo DER.

Informa, ainda, que outros investimentos poderão ser eventualmente incluídos ao longo da execução contratual, por meio de inclusão de novos investimentos e mediante reequilíbrio econômico-financeiro da concessionária, nos termos da cláusula referente a novos investimentos do Contrato.

QUESTIONAMENTO 21

Item: Geral

Objeto: Questiona se está previsto o serviço de ambulância para prestar socorro aos usuários.

Justificativa: -

Resposta:

A contribuição foi acatada e foi inserida a implantação de serviço médico de emergência.