

Relatório circunstanciado acerca das questões suscitadas durante a Consulta Pública e Audiências Públicas

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 DO TRIÂNGULO MINEIRO E DO LOTE SUL DE MINAS	
ANÁLISE E TRATAMENTO DAS CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS NA CONSULTA PÚBLICA Nº 04/2021 - REALIZAÇÃO: DE 19/06/2021 A 03/08/2021 PUBLICAÇÃO: AVISO DA CONSULTA PÚBLICA Nº 04/2021	
QUESTIONAMENTO 1	
Item:	Não especificado
Objeto:	Problema no download de documento
Justificativa: -	
Resposta: O erro observado foi pontual. Após correção pela equipe técnica foi respondido diretamente ao solicitante via e-mail.	
QUESTIONAMENTO 2	
Item	Não especificado
Objeto:	Problema no download de documento
Justificativa: -	
Resposta: O erro observado foi pontual. Após correção pela equipe técnica foi respondido diretamente ao solicitante via e-mail.	
QUESTIONAMENTO 3	
Item	Não especificado
Objeto:	Solicitação de liberação de acesso ao Data Room
Justificativa: -	
Resposta: A questão foi respondida diretamente ao solicitante via e-mail.	
QUESTIONAMENTO 4	
Item	- (Lote 2)
Objeto:	Gostaria de fazer uma sugestões, visto as rodovias que estão no projeto de concessão do lote 2 sul de Minas. Sabendo do trabalho em avaliar as condições e propostas em cada uma delas com sua importancia econômica e de nessecidades de investimentos. E visto o projeto inicial incluía também o trecho da rodovia MG-347 entre a BR-459 e perímetro urbano de Pedralva e que não está mais no incluso. Acredito que a inclusão desse trecho traria grandes beneficios para o desenvolvimento economico dessa região atendendo uma populacao em torno 20 mil habitantes dos municipios Conceição das Pedras, São José do Alegre e Pedralva. A região tem forte economia agrícola e grande potencial turístico ja que a mesma rodovia serve de rota para a região do circuito das Aguas do Sul de Minas.

Justificativa: -	
Resposta: A concessão do lote Sul de Minas promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contemplará a implantação de acostamento e terceiras faixas, do contorno de Andradas e Ipuíuna, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painéis, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho em todo o lote Sul de Minas e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária ("PER"). Em relação a solicitação de inclusão do segmento na MG-347, entre a BR-459 e o perímetro urbano de Pedralva, informamos que, embora não faça parte da atual composição do Lote, 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.	
QUESTIONAMENTO 5	
Item	- (Lote Geral)
Objeto:	EXCELENTE NOTÍCIA ! <ul style="list-style-type: none"> ° SOU TOTALMENTE A FAVOR DAS CONCESSÕES ° PRINCIPALMENTE COM A PERSPECTIVA DE AMPLIAÇÕES / ACOSTAMENTOS / TERCEIRAS FAIXAS E DUPLICAÇÕES ° A REGIÃO TEM MUITO A GANHAR COM ISSO NO LONGO PRAZO ! ° MORO EM SÃO PAULO / MAS SOU DE MINAS GERAIS ° A DIFERENÇA DE INFRAESTRUTURA É GRITANTE ! ° ALGO PRECISA SER FEITO!
Justificativa: -	
Resposta: A Seinfra agradece a contribuição do solicitante.	
QUESTIONAMENTO 6	
Item	Não especificado
Objeto:	Solicitação de liberação de acesso ao Data Room
Justificativa: -	
Resposta: A questão foi respondida diretamente ao solicitante via e-mail.	
QUESTIONAMENTO 7	
Item:	- (Lote Outro)
Objeto:	Moro em um dos trechos que estão no cronograma (São João del Rei). Sou a favor da privatização, no meu entender o Estado, deve preocupar-se com outras funções mais restritas, como por exemplo, saúde, educação e segurança. Logo, o que é necessário após a concessão é uma alta fiscalização, para que a obra não fique muito acima do valor orçado e para que não demore muitos anos. Um exemplo, que sempre posso acompanhar é um trecho da BR - 040, que começa na altura de Conselheiro Lafaiete e vai até pouco antes de Belo Horizonte, percebo que está sempre em obra, tem trechos mal planejados e a função primordial, que é uma estrada melhor, mais segura e mais rápida, não se aplica nesse trecho (existe uma ponte, que sempre quando existe um problema nela, a rodovia fica parada por horas), portanto é um exemplo negativo, mas ainda um exemplo. Um bom exemplo é o trecho da MGC383 no intervalo entre Entre Rios de Minas e Conselheiro Lafaiete (que faz a ligação entre a 040), a rodovia é extremamente ampla, possui fácil dirigibilidade e no meu entender é muito segura, não é perfeita, mas é um exemplo bom e próximo que posso citar.

	Embora, os trechos são de responsabilidade de diferentes entes, um o Estado e outro a União, o assunto "rodovia" é o mesmo, logo devemos espelhar em exemplos ruins e bons, para nortearmos nossas condutas e a forma como administramos. Por fim, gostaria de fazer um pedido, verificar uma forma de tributar os usuários da Rodovia, de uma forma que não onere e muito um cidadão que vai usar pouco a rodovia, não faz sentido um cidadão que vai percorrer 20 KM, por exemplo, pagar o mesmo valor de outro que vai percorrer 100 KM.
Justificativa: -	
Resposta: O Lote São João Del Rei teve sua consulta pública publicada em 27/10/2021. Informamos ainda que foi previsto o mecanismo de 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 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.	
QUESTIONAMENTO 8	
Item:	Não especificado
Objeto:	Ao acessar o site do PROGRAMA DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS DE MG, navegamos por diversas páginas e links disponibilizados. Encontramos dificuldades em acessar algumas planilhas em particular: 1. Capítulo Engenharia Lote 1 e 2, planilhas Capex 1 e 2. As pastas onde deveriam conter as planilhas foram baixadas, mas ao acessá-las as mesmas estão vazias. 2. Capítulo Financeiro, ao tentar ter acesso as planilhas do Modelo de Viabilidade Financeira dos lotes 1 e 2, nos foi solicitado um login e senha, itens que não possuímos.
Justificativa: -	
Resposta: O erro observado foi pontual. Após correção pela equipe técnica foi respondido diretamente ao solicitante via e-mail.	
QUESTIONAMENTO 9	
Item:	Não especificado
Objeto:	Solicitação de liberação de acesso ao Data Room
Justificativa: -	
Resposta: A questão foi respondida diretamente ao solicitante via e-mail.	
QUESTIONAMENTO 10	
Item:	Não especificado
Objeto:	Problema no download dos Modelos de Viabilidade Financeira do Lote 1 e 2.
Justificativa: -	
Resposta: O erro observado foi pontual. Após correção pela equipe técnica foi respondido diretamente ao solicitante via e-mail.	
QUESTIONAMENTO 11	
Item:	- (Lote 2)
Objeto:	Gostaríamos de solicitar a inclusão da Rodovia do Contorno de Santa Rita de Caldas no Programa de Concessão Lote Sul de Minas. A Rodovia Expedicionário Antônio Cassemiro de Carvalho possui cerca de 4 km, sendo

	uma continuação da Rodovia MG 455, estrada que liga o município de Santa Rita de Caldas ao município de Andradadas. O PROJETO DE LEI Nº 4.790/2017, de autoria do Deputado Agostinho Patrus Filho, já dispõe sobre a estadualização deste trecho rodoviário.
Justificativa: -	
Resposta: O Contorno de Santa Rita de Caldas, formado pela Rodovia Expedicionário Antônio Cassemiro de Carvalho, fará parte da concessão do lote do Sul de Minas a ser licitado. Ressalta-se também que a MG-455 será contemplada com a implantação de 3 rotatórias alongadas, aproximadamente 62 km de acostamentos, alargamento de 5 obras de arte especiais, melhorias de 11 acessos e implantação de 4 paradas de ônibus.	
QUESTIONAMENTO 12	
Item:	- (Lote 1)
Objeto:	Sou cidadão perdizense e gostaria de usar este espaço para registrar o modo altamente positivo como o Lote 01 do Programa de Concessões Rodoviária do Estado de Minas Gerais impactará nossa cidade e região. A construção de um contorno rodoviário foi muito bem colocada e nós da comunidade local a recebemos muito bem, porque com o asfaltamento dos cerca de 12km (também contemplado no Lote 01) do trecho da BR462 até o entroncamento da BR262 haverá um aumento significativo no tráfego da BR462 no trecho urbano que corta Perdizes, sendo uma situação potencial geradora de conflitos que será resolvida com o contorno rodoviário. Entretanto, um ponto a ser analisado que é o Governador Romeu Zema recentemente em solenidade do Palácio do Governo assinou decreto que permite à iniciativa privada realizar obras de infraestrutura para abatimento no ICMS incremental, e consta do anúncio que a Empresa Bem Brasil de Perdizes realizaria o asfaltamento deste trecho de cerca de 12km da BR462 até o entroncamento com a BR262. Assim, como cidadão, penso que em tratativas republicanas, talvez a Bem Brasil pudesse mesmo continuar com este projeto de fazer a obra pelo abatimento futuro do ICMS e a futura concessionária e Governo de Minas pudessem avaliar outros investimentos rodoviários em Perdizes, com um anel rodoviário mais longo, já ligando o Trevo da BR462/BR452 (Trevo da Cargil), ou substituindo rotatórias previstas no trecho urbano da BR462 em Perdizes por trincheira ou até mesmo viadutos ligando as partes leste e oeste da cidade cortadas pela rodovia e dando ainda mais segurança no tráfego urbano e da rodovia. Outra vez parabênizo todos que trabalharam neste espetacular projeto.
Justificativa: -	
Resposta: Informamos que a construção do contorno viário foi prevista em localização onde o tráfego local interage com o tráfego rodoviário de passagem, nesse sentido, a obra será mantida no rol dos investimentos obrigatórios a serem realizados pela concessionária, bem como a obra de pavimentação de 12,627 km da CMG-462. Além destes investimentos, importante mencionar que Perdizes contará com a implantação de três dispositivos em interseções, além de duas rotatórias alongadas.	
QUESTIONAMENTO 13	
Item:	- (Lote 2)
Objeto:	Gostaria de saber a data limite para envio de sugestões, e a data da primeira audiência.
Justificativa: -	
Resposta: A questão foi respondida diretamente ao solicitante via e-mail.	
QUESTIONAMENTO 14	
Item:	- (Lote 2)

Objeto:	<p>Na página 13 - Tabela 6 - encontram-se as rodovias sujeitas a implantação de faixa adicional. Nestas, não está a MG 290, a qual, cujo trecho compreendido entre os Municípios de Ouro Fino e Borda da Mata, possui aclives que inibem o seguro desenvolvimento do trânsito, cuja implantação de acostamento, inclusive legalmente falando, pois não se pode ficar transitando no mesmo, não irá corrigir essa falha. Desse modo, proponho a inclusão de faixas adicionais nos aclives da MG 290, nos seguintes trechos quilométricos, sem prejuízo de outros, considerando o sentido de trânsito Pouso Alegre/Jacutinga:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1.030,0 ao 1.033,2 (trecho depois da fiscalização estadual; passando pelo Restaurante da Serrinha e presença de radares em dois pontos); - 1.035,6 ao 1.036,6 (trecho nas proximidades da Fazenda do Agenor Junqueira); - 1.044,3 ao 1.045,6 (trecho posterior à rotatória de acesso à cidade de Inconfidentes); e - 1.046,7 ao 1.047,9 (trecho nas proximidades da "curva da morte", um pouco antes da cidade de Ouro Fino). <p>Na página 24 - Tabela 14 - Número de Acessos por Rodovia - À MG 295 são mencionados 4 acessos, contudo esses não estão especificados quilométricamente. Dessa maneira, solicito a informação dos trechos quilométricos de implantação dos referidos.</p> <p>Na página 26 - Tabela 18 - Localização dos Retornos em Nível - À MG 295 são mencionadas 3 rotatórias alongadas, cuja numeração inicia-se no km 1.034+400 e se encerra no km 1.050+900. Quando se analisa a quilometragem (estaqueamento/vídeo registro - Tabela 2; pág. 7) de início e término, esses números iniciam-se em 1.129,82 e se encerram em 1.152,37. Nesse escopo, parece-me haver erro na inscrição dos números na Tabela 18, até porque no Diagrama Unifiliar (páginas 59 e 60), esses números estão compreendidos na quilometragem informada na Tabela 2. Ademais, proponho a inclusão de rotatória na altura do trecho quilométrico aproximado 1.137,72 - Acessos para o Bairro Piquiras, o qual se localiza em ambos os lados da Rodovia MG 295 e é bastante povoado. O referido número quilométrico tem como referência o sentido de trânsito Bueno Brandão/Inconfidentes.</p>
Justificativa: -	
Resposta:	<p>Quanto à solicitação de inclusão de faixa adicional na MG 290, informamos que as análises de nível de serviço, associadas a análise do volume de tráfego conforme a preconizada metodologia do HCM (Highway Capacity Manual), não indicaram a necessidade de implantação de faixas adicionais no referido trecho. Entretanto, para aprimoramento da segurança viária, os estudos preveem a correção de curva crítica na rodovia MG 290, aumento da sinalização e implantação de acostamento onde não existe, além dos investimentos das frentes de serviços iniciais, recuperação e conservação.</p> <p>Sobre os acessos na MG-295, o Plano de Exploração da Rodovia (PER) foi ajustado para apresentar as localizações. Contudo, vale destacar que as obras de melhorias em acesso serão realizadas nos acessos regulares públicos, cujo mapeamento e classificação ocorrerá até o 9º mês da concessão, momento em que as localizações serão confirmadas ou ajustadas, conforme o plano de gestão operacional de acessos elaborado pela concessionária, para regularização e ordenamento de acessos às propriedades lindeiras.</p> <p>Quanto à localização das rotatórias na MG-295, as quilometragens das localizações foram ajustadas. Ressalta-se ainda que há a previsão de implantação de uma rotatória alongada no km 1134 (quilômetro de projeto), no Bairro Piquiras, em Bueno Brandão.</p>
QUESTIONAMENTO 15	
Item:	- (Lote 1)
Objeto:	Solicita que a praça de pedágio a ser instalada na Rodovia BR-452 seja instalada no município de Santa Juliana.

Justificativa: -	
Resposta: Os Estudos de Viabilidade realizados objetivaram incluir as praças de pedágio em áreas cuja topografia e limitações ambientais permitem, além de passar por uma importante análise de tráfego. Nessa toada, 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. Por fim, 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.	
QUESTIONAMENTO 16	
Item:	Não especificado
Objeto:	Solicitação de liberação de acesso ao Data Room
Justificativa: -	
Resposta: A questão foi respondida diretamente ao solicitante via e-mail.	
QUESTIONAMENTO 17	
Item:	Apêndice B (Lote 2)
Objeto:	COMO FICA A CIDADE CUJA OCUPAÇÃO DA FAIXA DE DOMÍNIO SE ENCONTRA DE FORMA IRREVERSÍVEL. EXISTE PROJETO DE CONSTRUÇÃO DE UM TREVO NEGOCIADO ENTRE O DNIT (DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA E TRANSPORTE) E O MUNICÍPIO DE CONGONHAL-MG., NO KM 82.200. A CONSTRUÇÃO DO TREVO AINDA SERÁ VIÁVEL? QUEM SE RESPONSABILIZARÁ PELA EFETIVAÇÃO DA OBRA?
Justificativa: Cidade de Congonhal-MG, a qual possui ocupação do km 82 ao km 86 no perímetro urbano, com residências e imóveis comerciais. Regularização em conformidade com § 5º, do Art. 4º da Lei 13.913 de 25/11/2019. O município regulamentou a Lei 13.913 de 25/11/2019, mediante aprovação da Lei Ordinária nº. 1.476 de 24/03/2020.	
Resposta: Não está previsto dispositivo no local mencionado a ser construído pela Concessionária. No entanto, há previsão de rotatória alongada no km 86,25, a 4 km do distrito industrial, e de retorno em U no km 79,4, a 3 km, garantindo condições de acessibilidade.	
QUESTIONAMENTO 18	
Item:	Não especificado
Objeto:	Apesar do envio de um novo link, os documentos continuam apresentando o mesmo erro apontado para abrir: - Modelo de Viabilidade Financeira - Lote 1 CP - Modelo de Viabilidade Financeira - Lote 2 CP O erro apresentado: Error Id: 2f47d99f-9502-105f-6791-55276a77475d, 20210707154109
Justificativa: -	
Resposta: O erro observado foi pontual. Após correção pela equipe técnica, foi respondido diretamente ao solicitante via e-mail.	
QUESTIONAMENTO 19	
Item:	- (Lote 2)
Objeto:	Pleiteamos isenção ou desconto no pedágio para veículos registrados em

	<p>Santa Rita de Caldas. Pleiteamos que nossa rodovia do contorno faça parte do plano de concessão. Que toda rodovia MG 455 tenha acostamento. Que a base de atendimento fique em nosso município. Que a praça ou as praças de pedágio sejam instaladas em nosso município. Que os funcionários contratados sejam de nossa cidade ou da região. Solicitamos ainda que todo resto de asfalto moído retirado de obras de construção da rodovia nos sejam doados para que possamos utilizar em nossas estradas rurais. Que a concessionária empreste maquinários para os municípios poderem usar na manutenção das estradas.</p>
Justificativa: -	
<p>Resposta:</p> <p>A concessão do lote Sul de Minas promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contemplará a implantação de acostamento e terceiras faixas, do contorno de Andradas e Ipuíuna, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painéis, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho, serviço de atendimento médico em todo o lote Sul de Minas e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária. Em relação ao pedido de acostamento na MG-455, informamos que haverá implantação de cerca de 70 km de acostamento nesta rodovia. Além disso, o contorno à cidade de Santa Rita de Caldas foi incluído na concessão.</p> <p>Em relação a política tarifária, a isenção solicitada fere o princípio da justiça tarifária. A concessão adota o Desconto do Usuário Freqüente 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, passando na mesma praça no mesmo sentido por mais de uma vez no mês. A medida objetiva proporcionar justiça tarifária a todos os usuários. Nesse sentido, a isenção exclusiva para o município feriria o princípio da justiça tarifária e prejudicaria os demais usuários das vias e, por isso, não poderá ser acatada. Por fim, 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 proporcionalmente à extensão da rodovia que faz parte de sua jurisdição, permitindo, assim, que todos participem do valor agregado gerado pela exploração rodoviária.</p> <p>Em relação às BSOs, destaca-se que a localização das bases de atendimento 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. Informamos, por fim, que caberá ao poder concedente somente regular e fiscalizar o serviço público concedido, sendo vedado imiscuir nas decisões alocativas e de negócio da Concessionária, sob pena de prejudicar a viabilidade do lote e gerar insegurança jurídica.</p> <p>Por fim, caberá ao poder concedente somente regulamentar o serviço público concedido, tendo a concessionária liberdade para contratação com terceiros, incluindo a negociação dos materiais de descarte e de aluguel de maquinários.</p>	
QUESTIONAMENTO 20	
Item:	Tomo II-A (Lote 2)
Objeto:	A ÁREA URBANA ESTÁ MENCIONADA DO KM 1.082 +000 ATÉ 1.085+623 COM FAIXA DE DOMÍNIO DE 40 METROS DE CADA LADO. Proceder? De acordo com referência do DNIT a faixa de domínio é de 25 metros de cada lado, mais 5,00 metros de área Non Edificandi, totalizando portanto 30 metros de cada lado.
<p>Justificativa:</p> <p>Cidade de Congonhal-MG, a qual possui ocupação do km 82 ao km 86 no perímetro</p>	

urbano, com residências e imóveis comerciais. Como fica a situação dos proprietários de imóveis à margem deste perímetro? A Lei de parcelamento do solo, foi modificada em 2019, restabelecendo ao Poder Executivo local autonomia para decidir sobre a Faixa Non edificandi, a qual foi reduzida para 5,0 metros. Permitindo a Regularização dos imóveis construídos até 2019, mesmo que não tenham respeitado o mínimo de 5,0 metros de área Non Edificandi em conformidade com § 5º, do Art. 4º da Lei 13.913 de 25/11/2019, o qual Altera a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, para assegurar o direito de permanência de edificações na faixa não edificável contígua às faixas de domínio público de rodovias e para possibilitar a redução da extensão dessa faixa não edificável por lei mun

Resposta:

As larguras de faixa de domínio informadas foram baseadas no Informe Técnico disponibilizado pelo DNIT, cujo nome é 120/2020-ACCENTURE-DYNATEST /P5.10 E EST. O trecho referente a cidade de Congonhal está situado no SRE 459BMG0023 (BR-459) e conforme o capítulo 5 do Relatório Socioambiental, a faixa de domínio varia de 25 metros a 40 metros de cada lado. Entretanto, como ressaltado no próprio relatório, esses valores são referenciais, e a delimitação real da faixa de domínio deverá ser objeto de levantamento topográfico e cartorial específico pela futura Concessionária, no âmbito dos serviços iniciais de cadastro da rodovia.

Cabe ressaltar também que no presente projeto não está prevista a desocupação total da faixa de domínio da rodovia, mas apenas daquelas que necessitem ser realocadas em função das obras previstas no PER, além daquelas ocupações cujas características construtivas aparentes permitem inferir sobre a vulnerabilidade dos ocupantes, conforme critérios da Instrução de Serviço DNIT Nº 03/2019.

QUESTIONAMENTO 21

Item: - (Lote 2)

Objeto: De ordem do Prefeito de Santa Rita de Caldas Emilio Torriani de Carvalho Oliveira, Com os cordiais cumprimentos, venho sugerir que se faça um amplo acostamento, dentro da área de domínio do DER, para que se faça um acostamento desde a área urbana do nosso município até a imagem da Santa Rita, no entroncamento com a BR459.
Justificamos que este local já é usado com frequência pelos munícipes para prática de caminhada.

Justificativa: -

Resposta:

A concessão do lote Sul de Minas promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contemplará a implantação de acostamento e terceiras faixas, do contorno de Andradas e Ipuiúna, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painéis, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho, serviço de atendimento médico em todo o lote Sul de Minas e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração da Rodovia.

Em relação ao pedido de acostamento na área urbana, foi identificada a existência de acostamento no local referido, de forma que não foi proposta a implantação de um novo, mas investimentos de recuperação, manutenção e conservação do trecho existente pertencente ao lote. O trecho urbano sob responsabilidade municipal não fará parte da concessão, a exceção do Contorno de Santa Rita de Caldas.

QUESTIONAMENTO 22

Item: Definições – Edital (Lote 2)

Objeto: O item estabelece que o Valor de Contraprestação "não poderá ser inferior a R\$36.700.000,00". Sugere-se que a redação seja alterada para "não poderá ser superior a R\$36.700.000,00"

<p>Justificativa: Motivação: A rigor, o próprio Edital prevê a possibilidade de os licitantes ofertem valores inferiores a R\$36.700.000,00 em suas propostas (inclusive valor de R\$0,00, conforme item 13.10) Impacto: adequação da definição de Valor de Contraprestação ao critério de julgamento do Edital</p>	
<p>Resposta: A redação foi ajustada.</p>	
QUESTIONAMENTO 23	
Item:	1.1.34 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugiro abrir o Edital após a criação da Agência Reguladora. Sua inexistência gera insegurança jurídica, uma vez que a Agência Reguladora do Estado não existe
<p>Justificativa: Na década de 1990 não havia Agência Reguladora de transportes, sequer nacional. Hoje, no âmbito federal, os pedágios criados naquela época são os mais caros devido especialmente à insegurança jurídica. É necessário criar uma Agência Reguladora de Transportes no Estado para somente a partir de então, iniciar esse programa de concessões. Somente elaborar o projeto após a criação da Agência Reguladora, com total publicidade de seu organograma funcional e normativas principais.</p>	
<p>Resposta: O Estado de Minas Gerais já possui contratos de concessão sob sua gestão e fiscalizará e regulará a execução dos novos contratos. Atualmente, a pasta é responsável por dois contratos de concessão rodoviária, incluindo a primeira parceria público-privada do modal realizada no país. A SENFRA tem realizado ações para o fortalecimento regulatório. Recentemente, foi criada a Comissão de Regulação de Transportes que tem como meta analisar e deliberar questões regulatórias em contratos de concessão e parceria público-privada (PPP) de infraestrutura de transportes, como em rodovias, aeroportos e balsas. O modelo de Comissão de Regulação foi utilizado com sucesso pelo Estado de São Paulo para o período que antecedeu a criação da ARTESP. Além disso, destaca-se que a o Projeto de Lei que institui a Agência Reguladora de Transportes de Minas Gerais esteve em Consulta Pública até o dia 30/10/21 para contribuição da sociedade.</p>	
QUESTIONAMENTO 24	
Item:	Definições – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugiro alterar a definição de "Gatilho de Nível de Serviço" para utilizar o Volume Diário Médio Anual (VDMA) equivalente. Ademais retirar "a partir do qual será avaliada a conveniência e necessidade de intervenções"
<p>Justificativa: Níveis de serviço E e F são níveis de serviço classificados como "péssimos" (nível de congestionamento), e não devem ser atingidos JAMAIS em trechos concedidos de vias rurais - em vias não urbanas (como é o caso). Ademais, é uma técnica de difícil mensuração. Qual será o instrumento utilizado para medir as "50 horas em um ano-calendário" para nível de serviço E ou F? Como será calculado o percentual de pelotão? A Velocidade Média pode enviesar a análise. Como a Agencia Reguladora medirá isso?</p>	
<p>Resposta: Os estudos de tráfego projetaram a capacidade das rodovias ao longo dos anos da concessão, que subsidiaram as obras de ampliação para manutenção do nível de serviço definidas como obras obrigatórias. No caso da BR 365, foi adotado como premissa dos estudos o nível de serviço crítico "D" para a incorporação de obras de ampliação de capacidade no PER. As metodologias adotadas para fins de balizamento do gatilho de investimentos são: (i) volumétrico ou (ii) nível de serviço. Assim como outras concessões existentes no Estado</p>	

de São Paulo e em Minas Gerais, foi utilizado o gatilho por nível de serviço para as eventuais novas obras de manutenção do nível de serviço, por ser uma metodologia possível e capaz de avaliar as flutuações de demanda ao longo do tempo, além de ser uma abordagem compatível com evoluções tecnológicas de naturezas variadas (de infraestrutura, veicular e até mesmo aferição do nível de serviço). Assim, foi adotada a mesma redação do Governo Federal utilizada na BR-153 quanto a consulta ao Poder Concedente em relação à oportunidade e conveniência de realização destas obras. Ressalta-se, por fim, que procurou-se estabelecer as obras obrigatórias já nos anos iniciais do contrato, de forma a garantir ao longo da vigência a manutenção do nível de serviço definido.

QUESTIONAMENTO 25

Item: 5.2.1 – Contrato (Lote 1)

Objeto: Sugiro suprimir a BR-365 do lote 1.

Justificativa:

Trata-se de rodovia Federal com estudos licitados para duplicação. Manter esse item pode gerar prejuízo ao erário devido ao não aproveitamento dos estudos.

Resposta:

A BR-365 está integrada a malha do Lote do Triângulo Mineiro, contribuindo para a formação do lote e recebendo o maior volume de investimento previsto para o Lote 1, com destaque para 11 km de duplicação, 18,7 km de acostamentos e 67,3 km de faixas adicionais.

QUESTIONAMENTO 26

Item: 5.2.7 – Contrato (Lote 1)

Objeto: Sugiro rever a definição de "investimentos pre-autorizados"

Justificativa: É um item extremamente vago e "perigoso" do ponto de vista regulatório. O Ente Regulador não pode "pré-autorizar" nada sem a devida análise do interesse público e de seu projeto. Nesse sentido, eleva-se o risco de integridade dentro do ente regulador (corrupção). Essa análise deve ser mandatória, salvo em caso de emergência (obras emergenciais). Sugiro inserir meios mais claros de investimentos dessa natureza, tal como "estoque de melhorias" ou melhoria por "gatilho volumétrico", sempre baseado em análise do ente regulador. Para isso, basta trocar o "poderão" do item 5.2.8.1 do Contrato por "deverão", incluindo os parâmetros necessários.

Resposta:

Contratos de Concessão são incompletos e de longo prazo, nesse sentido, deve ser respeitada a discricionariedade do ente público em se incluir novos investimentos nos exatos contornos definidos, previamente, pelo próprio contrato e em lei. O objetivo de prever investimentos pré autorizados no contrato de concessão é, de um lado, reconhecer a importância de tais investimentos, já prevendo-os, como o próprio nome elucida, "pré-autorizados", mas deixando sua inclusão e oportuna precificação quando da efetiva determinação de inclusão do investimento pelo Poder Concedente.

O instituto se aproxima daquele adotado pelo Governo Federal, denominado "estoque de melhorias", com a distinta diferença de que, neste caso, não há valores considerados para tais investimentos, os quais serão realizados, caso assim se decida, via reequilíbrio econômico-financeiro.

Embora tais investimentos pudessem ser realizados apenas como "novos investimentos", seguindo o fluxo ordinário de inclusão de itens não previstos inicialmente no Contrato, o aparte distintivo é importante para já sinalizar aos licitantes que tais obras guardam sinergia com a malha concedida e já passaram pela análise preliminar de discricionariedade do Poder Concedente.

Assim, como eles se condicionam apenas ao efetivo reequilíbrio, todos os licitantes anuem com a possibilidade de sua inclusão, sem que isso, posteriormente, possa ser alegado como um eventual desvirtuamento do objeto concedido. Contudo, tendo em vista que sua efetiva inclusão depende de decisão futura do Poder Concedente, a minuta de Edital será alterada para esclarecer que nas propostas econômicas não deverão ser

precificados os investimentos pré-autorizados.

QUESTIONAMENTO 27

Item: 12.20 – Contrato (Lote 1)

Objeto: Sugiro que intervenções de manutenção de "Nível de Serviço" não caiba reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Justificativa:

Não faz sentido uma via com incremento de tráfego (que será melhorada justamente por isso) visar reequilíbrio do contrato. Isso porque o aumento de tráfego naturalmente elevará o faturamento da concessionária. Na hipótese desse item ser mantido, para fazer sentido, deveria haver sempre o reequilíbrio do contrato em caso de aumento ou redução do volume de tráfego.

Resposta:

O nível de serviço projetado para o período da concessão serviu de insumo para a definição dos investimentos que serão exigidos do concessionário no âmbito do Plano de Exploração Rodoviária (PER). Caso o volume de tráfego enseje a realização de novas obras para ampliação da capacidade da rodovia, será necessário reavaliar o equilíbrio econômico-financeiro à luz da situação fática do momento em que a ampliação venha a ser exigida e, por ser este momento desconhecido, não é possível estimar seu impacto a priori, não se encontrando as intervenções refletidas nas tarifas de pedágio.

QUESTIONAMENTO 28

Item: 12.20.1 – Contrato (Lote 1)

Objeto: Não há critérios e nem parâmetros no PER para "Monitoração do Nível de Serviço".

Justificativa:

Se for manter essa "manutenção de nível de serviço" calculada pelo HCM, seria prudente prever no PER ao menos o "Relatório" de monitoração dessa natureza (eventualmente detalhando no item 5.3 do PER)

Resposta:

No item 3.2 e detalhadamente no item "3.2.8. Nível de Serviço" do PER são apresentados os parâmetros e procedimentos necessários nos relatórios de acompanhamento de nível de serviço.

QUESTIONAMENTO 29

Item: 12.20.2.1 – Contrato (Lote 1)

Objeto: Sugiro remover esse item. Não faz sentido o "poder concedente" optar por não realizar intervenções em uma rodovia "nível F"!

Justificativa:

Eis uma insegurança jurídica absurda, oriunda da ausência de uma Agência Reguladora para tal. O que reforça a contribuição quanto ao item 1.1.34.

Resposta:

Os estudos de tráfego projetaram a capacidade das rodovias ao longo dos anos da concessão, que subsidiaram as obras de ampliação para manutenção do nível de serviço definidas como obras obrigatórias. No caso da BR 365, foi adotado como premissa dos estudos o nível de serviço crítico "D" para a incorporação de obras de ampliação de capacidade no PER. Contudo, caso o volume de tráfego enseje a realização de obras adicionais para ampliação da capacidade da rodovia, será necessário reavaliar o equilíbrio econômico-financeiro a luz da situação fática do momento em que a ampliação venha a ser exigida e, por ser este momento desconhecido, não é possível estimar seu impacto a priori, não se encontrando as intervenções refletidas nas tarifas de pedágio. Por fim, foi adotada a mesma redação do Governo Federal utilizada na BR-153 quanto a consulta ao Poder Concedente em relação à oportunidade e conveniência de realização destas obras. Esta decisão foi adotada pelo fato de se tratar de um investimento não previsto, cujo risco está atribuído ao Poder Concedente. Contudo, o contrato traz mecanismos para a realização das obras de manutenção do nível de serviço com a celeridade que o deve ser, a exemplo do necessário reequilíbrio econômico-financeiro à

concessionária por gastos adicionais decorrentes da aceleração do desgaste do pavimento enquanto a obra para manutenção não for realizada.

QUESTIONAMENTO 30

Item: 12.20.2.2 – Contrato (Lote 1)

Objeto: Sugiro remover esse item. Não faz sentido prever alterações de "parâmetros de desempenho" do contrato. O contrato existe justamente para dar segurança nesse aspecto!

Justificativa: Eis uma insegurança jurídica absurda, oriunda da ausência de uma Agência Reguladora para tal. O que reforça a contribuição quanto ao item 1.1.34.

Resposta:

Em contratos de longo prazo é desejável que exista previsões para que inovações possam ser incorporadas futuramente, incluindo possibilidade de fixação de novos parâmetros de desempenho, desde que respeitado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

QUESTIONAMENTO 31

Item: 12.30.1 – Contrato (Lote 1)

Objeto: Sugiro que isso ocorra por meio de "resolução" (ou outro instrumento/ato normativo) da Agência Reguladora. Esse item não deveria ser estabelecido em contrato que durará 30 anos! Tratam-se de aspectos administrativos e regras que seriam engessadas "eternamente", e que precisam de certa flexibilidade conforme a evolução da sociedade (tecnológica, cível e administrativa)

Justificativa:

Eis uma consequência da ausência de uma Agência Reguladora para tal. O que reforça a contribuição quanto ao item 1.1.34.

Resposta:

Não há cláusula 12.30.1 na minuta de contrato disponibilizada, não sendo possível identificar a motivação do questionamento.

QUESTIONAMENTO 32

Item: 13.11 – Contrato (Lote 1)

Objeto: Sugiro retirar esse item.

Justificativa:

O Ente Regulador tem por OBRIGAÇÃO apresentar objeções a projetos que discorda (especialmente quando fere o interesse público), independentemente dele se basear, ou não, em apontamentos técnicos da concessionária.

Resposta:

A análise e aprovação de projetos seguem as regras da RESOLUÇÃO CONJUNTA DER/SEINFRA Nº 003, DE 24 DE FEVEREIRO DE 2021. Os métodos e tecnologias utilizados pela concessionária estão inseridos em seu espaço de discricionariedade, conforme cláusula 14.9.1. Compete ao Ente Regulador verificar se os projetos atendem aos parâmetros exigidos em contrato, às normas técnicas e ao interesse público, conforme cláusula 14.9.

Além disso, a cláusula objeto de contribuição trata tão somente dos métodos e tecnologias empregados pela concessionária, não havendo prejuízo ao Ente Regulador/Poder Concedente se os parâmetros de desempenho estiverem sendo atendidos.

QUESTIONAMENTO 33

Item: 15.2 – Contrato (Lote 1)

Objeto: Sugiro remover esse item. Ao que parece, o ente regulador (e o eventual fiscal) deve "pedir benção" para a concessionária.

Justificativa:

Qualquer servidor da Agência Reguladora tem o poder para essa finalidade no âmbito administrativo. Cabe, dentro da Agência Reguladora, o servidor ser punido em caso de desvio de função. Restrições acerca desse assunto compete às normas internas da Agência Reguladora a ser criada, não cabível em contrato. Assim, não há necessidade

desse item.	
Resposta: A cláusula foi removida.	
QUESTIONAMENTO 34	
Item:	3.1 – PER (Lote 1)
Objeto:	Sugiro alterar os serviços iniciais para 12 meses.
Justificativa: Os parâmetros de desempenho técnicos são muito simples (fáceis de serem atingidos) não exigindo 24 meses para isso.	
Resposta: Dado o atual estado de conservação das vias, o atingimento dos parâmetros de desempenho exigidos na frente de serviços iniciais requer um prazo de 24 meses para sua plena conclusão, não sendo econômica e tecnicamente viável a execução de todas as obras no período de 12 meses. Contudo, é preciso destacar que boa parte das intervenções desta frente estão previstas para os primeiros 9 meses.	
QUESTIONAMENTO 35	
Item:	3.1 – PER (Lote 1)
Objeto:	Sugiro não permitir "flechas nas trilhas de roda", minimamente acima de 5 mm partir do 72° mês da concessão.
Justificativa: É inaceitável ter mais de 6 metros de afundamento tipo "trilha de roda" em uma rodovia (segundo norma DNIT 005/2003, item 3.2), com 7 mm de altura em pista concedida em fase avançada da concessão!!	
Resposta: O parâmetro adotado (ATR <=7,0mm) está compatível com a classe das rodovias.	
QUESTIONAMENTO 36	
Item:	3.1.1 – PER (Lote 1)
Objeto:	Prever os parâmetros de desempenho dos trechos novos a serem pavimentados (CMG-462)
Justificativa: As pistas novas serão de 3,6m de largura? Qual classe? Haverá acostamento? Qual dimensão?	
Resposta: Serão colocados de forma explícita os parâmetros de desempenho desse trecho da CMG-462, cuja cada faixa de rolamento terá largura de 3,50 m e haverá acostamento de 2,50 m em cada lado. A rodovia será de classe M-1 - região ondulada.	
QUESTIONAMENTO 37	
Item:	3.1.2 – PER (Lote 1)
Objeto:	A retirada de terminais de defensas "aéreas" está previsto para serviços iniciais, mas seria importante constar que no lugar dessas defensas "aéreas" devem ser instalados dispositivos nos termos da ABNT 15486!
Justificativa: Caso contrário a concessionária vai ancorar (ou abater) as defensas aéreas e fingir que isso é suficiente. Os Terminais Absorvedores de Energia são sempre evitados, pois a concessionária gosta de postergar suas instalações até onde der.	
Resposta: No PER, a substituição desses dispositivos está prevista no escopo de serviços iniciais, bem como no da frente de recuperação, quando poderá ser proposta a complementação dos dispositivos de segurança e sinalização para adequação das novas normas. O PER foi ajustado a fim de prever a norma citada.	
QUESTIONAMENTO 38	
Item:	3.1.2 – PER (Lote 2)
Objeto:	Sugiro definir melhor o que são "pontos críticos da rodovia"

Justificativa: A concessionária somente implantará "dispositivos de segurança nos pontos críticos da rodovia" até os 72 meses da concessão, então eles devem estar claros desde agora (serviços iniciais). Não devem ser tratados como "pontos críticos" apenas onde há registro de acidentes, como normalmente fazem as concessionárias.	
Resposta: Foi incluída a definição de pontos críticos da rodovia no PER.	
QUESTIONAMENTO 39	
Item:	3.2.1.1 – PER (Lote 1)
Objeto:	Sugiro que haja mais duplicação.
Justificativa: Não faz sentido uma rodovia concedida com VDMA elevadíssimo não sofrer intervenções de duplicação previstas previamente em contrato. Somente 10km!! Qual a finalidade de conceder nesse caso? Ademais, o "gatilho" é por nível de serviço, e não por VDMA. Assim, aguardar chegar no nível péssimo ("E/F") para isso é lamentável. Sobre isso, rever minha contribuição sobre o item 1.1.44 do contrato.	
Resposta: O Lote do Triângulo promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de 67,8 km de faixas adicionais e 11 km de duplicação na BR-365, que foram suficientes para manter o nível de serviço proposto, conforme a preconizada metodologia do HCM (HIGHWAY CAPACITY MANUAL), além de 18,7 km de acostamentos em vários segmentos dessa rodovia, assegurando fluidez e segurança viária. Além disso, o programa de investimentos contempla a construção do contorno de Perdizes, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painelas, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho em todo o lote, serviço de atendimento médico e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária.	
QUESTIONAMENTO 40	
Item:	3.2.1.2 – PER (Lote 1)
Objeto:	Sugiro que o alargamento de algumas OAEs ocorram a partir do 3º ano.
Justificativa: Existem OAEs com VDMA elevadíssimos, tal como a da BR-365/MG sobre o Rio Araguari, que precisam ser antecipadas!	
Resposta: O cronograma de obras foi proposto considerando diversos fatores dentre os quais podemos destacar: Viabilidade Econômico-Financeira do Projeto, Nível de Serviço Rodoviário, Situação estrutural do elemento rodoviário. Desta forma, o PER prevê a obrigação de alargamento de OAE a partir do 3º ano, quando se inicia a Frente de Ampliação de Capacidade, Melhorias e Manutenção de Nível de Serviço, para melhor otimização do processo. Em particular, o alargamento da ponte do Rio Araguari está previsto para o mesmo prazo da duplicação (do 3º ao 5º ano), portanto com conclusão prevista até o 5º ano.	
QUESTIONAMENTO 41	
Item:	3.2.5 e 3.2.6 – PER (Lote 1)
Objeto:	Deve prever os parâmetros da pavimentação da CMG-462 (largura de pista etc.), bem como os parâmetros para as faixas adicionais.
Justificativa: não identifiquei essas previsões no contrato e no PER, aparentemente deixando lacunas no normativo	
Resposta: Serão colocados de forma explícita os parâmetros para as faixas adicionais bem como os	

parâmetros de desempenho desse trecho da CMG-462, cuja cada faixa de rolamento terá largura de 3,50 m e haverá acostamento de 2,50 m em cada lado. A rodovia será de classe M-1 - região ondulada.

QUESTIONAMENTO 42

Item: 3.4.3.2 – PER (Lote 1)

Objeto: Sugestão: Incluir poda em toda a faixa de domínio de "2 vezes" por ano (e não apenas 1 vez no ano).

Justificativa:

Há previsão de aceiro de 1 metro, 2 vezes por ano. Porém, na prática, o aceiro só é realizado quando há poda de toda a faixa de domínio. Assim, essas periodicidades devem estar casadas. Em inspeção da fiscalização do Ente Regulador, ninguém saberá se o aceiro foi realmente realizado se não houver poda em toda a faixa de domínio. O aceiro "escondido" atrás do mato não será visto, ou seja, não será realizado pela concessionária.

Resposta:

O PER prevê a execução de i) poda manual e mecanizada, no mínimo duas vezes ao ano; e ii) poda manual e mecanizada, no mínimo uma vez ao ano nas áreas nobres e edificações, instalações operacionais (completa) inclusive. A periodicidade da poda em toda a faixa de domínio está aderente ao empregado usualmente em concessões rodoviárias. É atribuição da fiscalização certificar que o aceiro foi realizado mesmo quando a poda em toda faixa de domínio não for realizada.

QUESTIONAMENTO 43

Item: 3.4.3.2 – PER (Lote 1)

Objeto: A experiência empírica (veja por exemplo a Ecovias do Cerrado) mostra que 240 minutos entre passagens de inspeção de tráfego não são suficientes. Sugiro alterar para no máximo 200 minutos (mesmo ponto e sentido).

Justificativa:

Inspeção de tráfego salva vidas em estradas sem sinal de telefone.

Resposta:

A inspeção de tráfego objetiva o apoio a conservação de rotina do sistema rodoviário e operação da rodovia, estando adequado o tempo previsto e em linha com outras referências de concessões federais.

QUESTIONAMENTO 44

Item: 3.4.4 – PER (Lote 1)

Objeto: Sugiro que a fila máxima se limite a 400 metros, mesmo em feriados e eventos notáveis.

Justificativa:

Quase 1 km de fila é inaceitável do ponto de vista de segurança viária!!! Vai ter que colocar "operação rabo de fila" na praça de pedágio. Caso seja mantido esse parâmetro, deve-se estender a iluminação da praça de pedágio para 1 km.

Resposta:

O parâmetro flexível de 800 m foi definido em função das cabines bidirecionais, que demandam um parâmetro mais flexível de atendimento, especialmente em feriados e eventos notáveis.

Além disso, não se faz necessária a iluminação até 800 m, pois serão adotadas outras soluções para assegurar a segurança viária do usuário, como por exemplo, a adoção de sinalização.

QUESTIONAMENTO 45

Item: 3.4.4.1 – PER (Lote 1)

Objeto: Prever Atenuadores de impacto para ao menos 80 km/h em frente às cabines.

Justificativa:

A experiência mostra que isso é essencial, e sua implantação compensa o risco. A Eco050 perdeu uma praça de pedágio inteiramente recentemente. Talvez se esse dispositivo existisse por lá, o estrago seria muito menor. Sua implantação pode reduzir o custo com seguro e

melhorar a segurança viária.	
Resposta: Inúmeros elementos podem ser instalados nas praças de pedágio para aumentar a segurança viária, sendo assim, de forma a não inviabilizar a utilização de metodologias ou materiais distintos para a solução do problema mencionado, não foi fixada esta única metodologia, permitindo, portanto, inovação e adoção de parâmetros mais eficientes pela concessionária.	
QUESTIONAMENTO 46	
Item:	3.4.5.1 – PER (Lote 1)
Objeto:	No parâmetro de desempenho há previsão de 90% de atendimento das ocorrências em 90 minutos. E os outros 10%? A Concessionária poderá usar o tempo infinito (ou seja, não atender ao usuário)?
Justificativa: Sugiro acrescentar: "nos 10% restantes o tempo médio de atendimento deve ser de até 120 minutos".	
Resposta: Foi acrescentado que serviço de guincho leve terá tempo máximo mensal de chegada ao local igual a 60 minutos, em 90% das ocorrências, não podendo exceder o tempo médio máximo mensal de 120 minutos nos demais 10% das ocorrências.	
QUESTIONAMENTO 47	
Item:	3.4.5 – PER (Lote 1)
Objeto:	Sugiro especificar o tamanho da vaga de estacionamento de veículos pesados. Senão vão fazer uma vaga de 14 metros (conforme fizeram na Ecovias do Cerrado) que somente cabe um caminhão truck.
Justificativa: "As BSOs deverão dispor de área para estacionamento de (...) 1 veículos pesados" trocar por: "As BSOs deverão dispor de área para estacionamento de (...) 1 veículo pesado com, no mínimo, 24 metros de comprimento" Em média, os caminhões utilizados no Brasil têm por volta de 24 metros de comprimento. Ou seja, um valor minimamente intermediário entre um semi-reboque de 3 eixos (18,15 m) e um rodotrem (até 30,0 m)	
Resposta: Foram descritas no PER as dimensões das vagas de estacionamento, que foram previstas nos estudos.	
QUESTIONAMENTO 48	
Item:	3.4.5.1 – PER (Lote 1)
Objeto:	Deve haver atendimento médico por meio de ambulância (no mínimo tipo C, ideal Tipo D).
Justificativa: Não é possível que o usuário pagante de uma tarifa mínima acima de R\$8 não tenha direito a um atendimento médico em caso de acidente!!!!Inaceitável!! Deve haver previsão contratual para ambulância (ideal Tipo D com médico regulador, ao menos no CCO)	
Resposta: A contribuição foi acatada, tendo sido incorporado o Serviço de Atendimento Médico, por meio de ambulância tipo C, no Lote.	
QUESTIONAMENTO 49	
Item:	5.2.2 – PER (Lote 1)
Objeto:	Incluir no título Monitoração de "Sinalização"
Justificativa: Pois não se trata apenas de monitoração de EPS	
Resposta: Foi ajustada na tabela do item 5.2 do PER a Área Funcional de "Elementos de Proteção e Segurança" para "Elementos de Proteção, Segurança e Sinalização".	
QUESTIONAMENTO 50	
Item:	Apêndice D – PER (Lote 1)

Objeto:	Revisar! Sugiro que seja visualmente colocada (em mapa) para facilitar sua localização aproximada, ou inserida a Coordenada compatível com Google Maps (DMS).
Justificativa:	Facilita sua identificação pelos leitores e elaboradores do documento. Afinal, o km 1590+600 da BR-365/MG sequer existe!!! A rodovia começa no km 0 em Montes Claros e termina no km 870+300 em Chaveslândia! Melhora a transparência da informação e evitar equívocos.
Resposta:	Serão apresentadas as coordenadas geográficas das praças de pedágio compatível com Google Maps (DMS).
QUESTIONAMENTO 51	
Item:	- (Lote 1)
Objeto:	Sou presidente da associação de moradores e peço atenção especial para o trecho da LMG 798 que corta ao meio a comunidade rural de Santa fé, situada a 25kms de Uberaba sentido Nova Ponte. O tráfego é intenso, grande parte de veículos pesados e acidentes, às vezes fatais, são constantes. A população está desesperada com essa situação.
Justificativa:	-
Resposta:	Informamos que o PER prevê a implantação de dispositivos no local, implantação de acostamento onde não há, além de tratamento específico às travessias urbanas, com adequada sinalização, propiciando um aumento de segurança viária.
QUESTIONAMENTO 52	
Item:	- (Lote 1)
Objeto:	É necessária a inclusão de atendimento pré-hospitalar
Justificativa:	É de extrema importância a remoção e atendimento inicial de acidentados, sendo uma das obrigações da concessionária prestar tal serviço
Resposta:	A contribuição foi acatada, tendo sido incorporado o Serviço de Atendimento Médico, por meio de ambulância tipo C, no Lote.
QUESTIONAMENTO 53	
Item:	- (Lote 1)
Objeto:	É necessário outro método de identificação para DUF, além do Sistema de Cobrança Eletrônica
Justificativa:	Várias pessoas, inclusive idosas, de renda mais baixa e de menor familiaridade com sistemas eletrônicos necessitarão utilizar frequentemente os trechos concedidos, contudo poderão ser excluídos do DUF em razão das dificuldades com o sistema eletrônico
Resposta:	O sistema DUF não pode conflitar com a fluidez dos trechos rodoviários e para evitar a formação de filas faz-se necessário que a identificação dos usuários seja feita automaticamente por meio do sistema de AVI ("TAG"). Esse sistema tem funcionamento passivo não exigindo qualquer ação por parte do usuário no momento de utilizá-lo. O funcionamento é de baixíssima complexidade, bastando que o dispositivo seja implantado uma única vez no veículo.
QUESTIONAMENTO 54	
Item:	- (Lote 1)
Objeto:	Instalação de praças que não dividam cidades próximas e/ou comunidades
Justificativa:	Há grande preocupação com o cerceio do direito de ir e vir entre cidades e comunidades que sejam próximas e estejam integradas no dia a dia dos cidadãos

Resposta:

Os Estudos de Viabilidade realizados objetivaram selecionar a localização das praças de pedágio garantindo a melhor combinação entre tráfego da rodovia para permitir os respectivos investimentos, a geometria da área e a não interferência de pedágios nas áreas de influência de cada município, isto é, não onerar deslocamentos entre bairros e distritos.

QUESTIONAMENTO 55

Item: - (Lote 1)

Objeto: É necessária a expansão do DUF para usuários das demais categorias tarifadas (2 a 11)

Justificativa:

O preço do pedágio afeta o preço de alimentos, remédios, combustíveis etc. Bem como é barreira para que pequenos comerciantes e empresários forneçam seus serviços e produtos em cidades próximas ou obtenham delas seus insumos ou mão de obra.

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.

QUESTIONAMENTO 56

Item: - (Lote 1)

Objeto: Especificação da responsabilidade da concessionária em arcar com os custos de energia elétrica na iluminação de trechos urbanos

Justificativa:

Deve ficar expressa no contrato a obrigação da concessionária em arcar com os custos de energia elétrica da iluminação dos trechos urbanos, já que há casos em que a concessionárias empurram a conta aos municípios que, além de aceitarem o prejuízo aos recursos públicos, causam prejuízo ao Estado em razão da tributação diferenciada.

Resposta:

Sugestão acatada. A concessionária será responsável pelos serviços nos trechos urbanos incluídos e listados no PER.

QUESTIONAMENTO 57

Item: - (Lote 1)

Objeto: Especificação da responsabilidade da concessionária em operar, conservar, manter, monitorar, implantar melhorias, etc em trechos urbanos

Justificativa:

Deve ficar expressa no contrato a obrigação da concessionária em operar, conservar, manter, monitorar, implantar melhorias, etc em trechos urbanos, inclusive acessos, trevos e outros elementos integrantes dos trechos rodoviários urbanos.

Resposta:

A responsabilidade da concessionária referente às atividades que recaem sobre os trechos urbanos encontra-se detalhada no PER.

QUESTIONAMENTO 58

Item: - (Lote 1)

Objeto: Pífia a duplicação de somente 10 km da BR 365

Justificativa:

Somente 10 km de duplicação da BR 365 não são adequados aos requisitos de segurança e conforto da concessão e não se adequam ao alto valor da Tarifa Básica de Pedágio

Resposta:

O Lote do Triângulo promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de 67,8 km de faixas adicionais e 11 km de duplicação na BR 365, que foram suficientes para manter o nível de serviço proposto, conforme a preconizada metodologia do HCM (Highway Capacity Manual), além de acostamentos em vários segmentos do Lote, assegurando fluidez e segurança viária. Além disso, o programa de investimentos contempla a construção do contorno de Perdizes, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painelas, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho em todo o lote, serviço de atendimento médico e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária.

QUESTIONAMENTO 59

Item: - (Lote 1)

Objeto: É necessária a extensão do trecho da BR 365 concedido para entre Uberlândia e o entroncamento com a BR 040

Justificativa:

É necessária a extensão do trecho concedido da BR 365 até o entroncamento com a BR 040 para melhor garantir segurança e conforto no importantíssimo trecho da BR 365 que a liga até uma das mais importantes BRs do país, bem como para adequar a concessão à TBP

Resposta:

Em relação a solicitação de inclusão do segmento, informamos que, embora não faça parte da atual composição do Lote, 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.

QUESTIONAMENTO 60

Item: - (Lote 1)

Objeto: Não é adequada a TBP à capacidade de pagamento dos usuários da região

Justificativa:

A TBP de R\$10,20, com reajuste já no início das operações, é incompatível com a capacidade de pagamento da maioria das pessoas que necessitam usar os trechos em questão, levando à exclusão de usuários e sobrecarga de vias alternativa

Resposta:

A tarifa máxima de pedágio foi definida a partir dos estudos de viabilidade e representa a estimativa de equilíbrio entre as receitas tarifárias, os investimentos e os custos de manutenção. O Lote do Triângulo prevê uma tarifa de face máxima de R\$ 10,76 (valores de abril/2021), que, em razão do processo competitivo, poderá chegar a R\$ 9,15 (valores de abril/2021). Além disso, está previsto como política tarifária o Desconto do Usuário Frequente aos usuários da categoria veicular 1 que utilizem sistema AVI (TAG). A proposta proporciona descontos progressivos à utilização da via pelos usuários, a fim de promover maior equidade tarifária entre eles.

QUESTIONAMENTO 61

Item: - (Lote 1)

Objeto: Incapacidade financeira e de demais recursos para o Estado de MG efetivamente promover e fiscalizar as concessões

Justificativa:

O Ministério Público Federal, por meio do procurador da República, Cléber Eustáquio Neves, e o DNIT (Processo nº 50600.007688/2020-10), são contrários à concessão dos trechos da BR-365, pois é evidente que o Estado de Minas Gerais não possui condições financeiras e de outros recursos de absorver esses trechos e sequer cumpriu outras promessas de duplicação de rodovias estadualizadas anteriormente, como a MG-497,

entre Uberlândia e Prata, que é caótica.

Resposta:

O Programa de Concessão rodoviária foi estruturado ao lado de uma ampla carteira de iniciativas de fortalecimento regulatório na área de transportes. Nesse sentido, a SEINFRA publicou a Resolução Conjunta SEINFRA/DER nº 004/2021 que instituiu a Comissão de Regulação de Transportes de Minas Gerais, embrião da futura agência reguladora. Destaca-se ainda que a o Projeto de Lei que institui a Agência Reguladora está em consulta pública até o dia 30/10 para contribuição da sociedade. Além disso, há a previsão de ônus de fiscalização a fim de fortalecer a atuação do Ente Regulador. A medida, que já é adotada pelo Governo Federal, é uma importante ferramenta para fortalecer os recursos públicos direcionados à fiscalização e regulação dos contratos.

QUESTIONAMENTO 62

Item: - (Lote 1)

Objeto: Projeto anterior já feito e pago pela União

Justificativa:

o Ministério da Infraestrutura já iniciou e desenvolve um projeto de adequação de capacidade do trecho da BR-365 que o Estado quer incluir nesse pacote de concessão. Então, o Ministério Federal faz todo um esforço de organizar o projeto, gasta R\$ 14 milhões e o Estado aparece pedindo para assumir parte do trecho para privatizá-lo, sendo que já foram gastos milhões de recursos do povo? Qual justificativa para isso? Não faz o menor sentido que essa operação de passar o trecho para o Estado para então ser entregue à iniciativa privada.

Resposta:

O Lote do Triângulo promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. Tendo em vista que a duplicação integral do trecho da BR-365 está prevista como investimento pré-autorizado, verifica-se que, quando o Poder Concedente determinar a eventual realização deste investimento, serão necessários estudos e projetos. Nesse sentido, os estudos elaborados pela União serão aproveitados como insumo técnico sobre a inclusão de outros segmentos da BR-365, nos termos da cláusula referente a novos investimentos do Contrato.

QUESTIONAMENTO 63

Item: - (Lote Outro)

Objeto: Gostaria de saber se a BR 265, trecho Lavras - Barbacena, está contemplada para ser privatizada?
Não a localizei nos dois lotes que estão em consulta pública no momento. Caso a mesma esteja, quais são as melhorias previstas?

Justificativa: -

Resposta:

O trecho está contemplado no Lote 3 – Varginha-Furnas, cuja consulta pública se encerrou em 11/12/2021. Os documentos sobre o Lote podem ser verificados no site da SEINFRA.

QUESTIONAMENTO 64

Item: - (Lote 1)

Objeto: Venho por meio deste, sugerir a retirada da rodovia BR-365, entre Uberlândia e Patrocínio do plano de concessões, pois um projeto para a duplicação da rodovia já foi lançado pelo governo federal.
Também queria saber se o trecho da BR 491 entre Monte Belo e Guaxupé irá fazer parte do plano.

Justificativa: -

Resposta:

A BR-365 está integrada à malha do Lote do Triângulo Mineiro e receberá o maior volume de investimentos previstos para esse Lote.

Em relação ao trecho da rodovia BR-491 entre Guaxupé e Monte Belo, o trecho está

contemplado no Lote 3 – Varginha-Furnas, atualmente em estudo. O detalhamento dos investimentos ocorrerá em processo de consulta pública do Lote 3.

QUESTIONAMENTO 65

Item: - (Lote Geral)

Objeto: Vimos solicitar-lhe apoio no sentido de fornecer-nos informações a respeito dos estudos feitos por esta secretária no que diz respeito a economia que o Estado fará com o Programa de Concessões Rodoviárias do Governo de Minas, divulgado 07 de Julho de 2021.

Justificativa: -

Resposta:

O Programa de Concessões Rodoviárias busca atrair investimentos na ordem de R\$ 11 bilhões por meio da concessão à iniciativa privada de cerca de 3.250 quilômetros de rodovias. O pacote envolve contratos com horizonte de até 30 anos, que devem beneficiar diretamente aproximadamente 120 municípios mineiros, com estimativa de geração de mais de 45 mil empregos diretos e 161 mil empregos indiretos. O Programa de Concessões Rodoviárias está dividido em 7 lotes (Lote 1 - Triângulo Mineiro; Lote 2 - Sul de Minas; Lote 3 - Varginha-Furnas; Lote 4 - São João Del-Rei; Lote 5 - Itapeçerica-Lagoa da Prata; Lote 6 - Perdões-Patos de Minas; e Lote 7 - Ouro Preto).

QUESTIONAMENTO 66

Item: - (Lote 1)

Objeto: Segue anexo ofício da Prefeita Elisa solicitando a inclusão de trecho do anel viário de Uberaba na concessão.
No ofício informamos, mas gostaríamos de salientar que todo projeto executivo do anel viário já está nas mãos da prefeitura de Uberaba, inclusive com a licença prévia ambiental.
Nosso entendimento é que a inclusão de trecho do anel viário é viável devido ao grande fluxo no trecho, por Uberaba ser interceptada por duas rodovias federais (262 e 050), além do escoamento de insumos de fertilizantes agrícolas por empresas da cidade.

Justificativa: -

Resposta:

O Lote do Triângulo promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de 11 km de duplicação na BR 365, além de 67,8 km de faixas adicionais e acostamentos em vários segmentos do Lote, a construção do contorno de Perdizes, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painéis, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho em todo o lote, serviço de atendimento médico e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária. Em relação a solicitação de inclusão do anel viário de Uberaba informamos que poderá ser 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.

QUESTIONAMENTO 67

Item: - (Lote Outro)

Objeto: Anteriormente, tentei apresentar esse anteprojeto para o DEER, mas não tive resposta, tão pouco, não tive retorno dos políticos da região. A Serra da Canastra tem um parque enorme, com potencial turístico e berço do principal ouro do momento... o queijo Canastra.
O meu estudo limita as confrontantes de SP até Itaú de Minas, adentrando no parque, ligando Sacramento a São Roque de Minas, Delfinópolis até Furnas e estradas lindeiras, bem como ligação de Piumhi a São Roque de Minas, Ainda pode ser estudado as ligações até a BR 262 em Araxá, A BR 050 até perto de

	<p>Delta, bem como estender até a BR 153, ajudando a escoar a produção do queijo Canastra, Bananas, Cana, Milho e Gado, desenvolvendo a região como num todo.</p> <p>Espero que o Dr Fernando possa ver isso com bons olhos, e que possam permitir que a região possa andar, podemos tratar somente de rodovias ou incluir o parque junto.</p>
Justificativa: -	
<p>Resposta:</p> <p>A inclusão de segmentos poderá ser eventualmente realizada 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>	
QUESTIONAMENTO 68	
Item:	- (Lote 2)
Objeto:	<p>Sugerimos que não seja cobrada a segunda tarifa de pedágio de trabalhadores que regressam de seus trabalhos ao final do dia.</p> <p>Justificamos: temos muitos trabalhadores de Santa Rita de Caldas que se deslocam diariamente para Caldas ou mesmo Poços de Caldas. A cobrança do pedágio nos dois sentidos custaria R\$ 15,00 num só dia. Mesmo com a previsão do desconto progressivo, ainda assim ficaria muito custoso o deslocamento em espaço tão curto, tendo em vista a queda do poder aquisitivo e o valor atual do combustível.</p>
Justificativa: -	
<p>Resposta:</p> <p>Em relação a política tarifária, a concessão adota o Desconto do Usuário Freqüente 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, passando na mesma praça no mesmo sentido por mais de uma vez no mês. A medida objetiva proporcionar justiça tarifária a todos os usuários. Nesse sentido, a isenção do pedágio para um sentido exclusiva para o município feriria o princípio da justiça tarifária e prejudicaria os demais usuários das vias e, por isso, não poderá ser acatada.</p>	
QUESTIONAMENTO 69	
Item:	- (Lote 1)
Objeto:	<p>Tendo participado da audiência pública realizada em Uberaba no dia 12 de julho de 2021, venho através deste reiterar o pedido da comunidade rural de Santa fé, para que o projeto de melhorias nessa rodovia priorize a imediata implantação de:</p> <ul style="list-style-type: none"> . Vias marginais dos dois lados da rodovia no trecho em que a mesma corta a comunidade (cerca de 3 kms), segregando o trafico local do da referida rodovia, levando em consideração a necessidade dos usuários de acessarem os estabelecimentos comerciais (restaurantes e outros) as margens da rodovia; . Instalação de redutores de velocidade, sinalização vertical e horizontal; . Acessos de entrada e saída seguros para os moradores e usuários; . Implantação de acostamento em toda a extensão da rodovia e de terceira faixa nos pontos necessários, visando dar fluidez ao trafego e proporcionar segurança aos usuários, e . Instalação de paradas de ônibus em toda e extensão da rodovia, uma vez que, além de ônibus de transporte intermunicipal, a comunidade e os moradores das propriedades ao longo da LMG 798 é servida de ônibus de transporte coletivo municipal. <p>Desde a construção dessa rodovia, a comunidade e usuários têm pago um preço muito alto, traduzido em perdas de vidas, pelas condições inadequadas e precárias da mesma.</p> <p>Estamos ansiosos pela implantação dessas melhorias e rogamos para que</p>

	nossas reivindicações sejam atendidas.
Justificativa: -	
Resposta: O PER prevê a implantação de rotatória alongada no km 1019+100 e retorno em U no km 1014+500 (quilômetros de projeto), atendendo as duas extremidades da comunidade. Estão previstos também tratamentos de travessia urbana no trecho, como redução de velocidade, adequação da sinalização e implantação de lombadas, bem como a implantação de acostamento, melhorando a segurança viária e da comunidade. O PER também define a obrigação de implantação de 10 pontos de ônibus na rodovia LMG-798. Quanto à solicitação de inclusão de faixa adicional, informamos que as análises de nível de serviço não indicaram a necessidade de implantação de faixas adicionais no referido trecho. Também não é prevista a implantação de vias marginais no referido local.	
QUESTIONAMENTO 70	
Item:	- (Lote 2)
Objeto:	Acerca da consulta pública realizada no município de Itajuba que tratou da concessão das rodovias sul mineiras, destaco os seguintes aspectos: 1 – previsão da duplicação das rodovias, aumentando sensivelmente a segurança de nossas rodovias; 2 – necessidade da construção de um viaduto na BR-459, chegada de Itajuba, onde atualmente existe um trevo de acesso ao município de Piranguçu. O local é um acesso a duas regiões bastante populosas do município onde recentemente foi removido o radar de controle de velocidade dos veículos. Tal estrutura aumentaria sensivelmente a segurança viária no município. 3 – necessidade de construção de uma “alça” de acesso, desviando o fluxo de veículos da BR459 que cortam o município. Se necessário, o 56 Batalhão da Polícia Militar tem condições de fornecer dados estatísticos sobre o número de veículos que trafegam pelo perímetro urbano da BR-459. 4 – assim como Juiz de Fora possui como referência a capital Rio de Janeiro, Pouso Alegre e Extrema possuem como referência São Paulo, Itajuba possui como referência as cidades do Vale do Paraíba em São Paulo. Acredito imperioso que seja contemplada a BR-459 no trecho que liga à via Dutra.
Justificativa: -	
Resposta: A concessão do Lote Sul de Minas promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. Em relação aos pedidos de inclusão de intervenções de engenharia, informamos que o projeto contempla a implantação de acostamento e terceiras faixas, do contorno de Andradas e Ipuiúna, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painéis, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho em todo o lote Sul de Minas e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária. Contudo, a solicitação de inclusão de viaduto e alça de acesso na cidade de Itajubá não poderão ser acatadas, por estarem em área fora de trecho a ser concessionado. Em relação a solicitação de inclusão do segmento da BR-459 até a divisa com o estado de São Paulo, informamos que, embora não faça parte da atual composição do Lote, ele consta dos investimentos pré-autorizados, e poderá ser feito mediante reequilíbrio econômico-financeiro da concessionária, nos termos da cláusula referente a novos investimentos do Contrato. Cabe destacar que não é possível contemplar ligação com Rod. Presidente Dutra na concessão dado que a jurisdição do governo de Minas Gerais não inclui rodovias localizadas no estado de São Paulo.	
QUESTIONAMENTO 71	
Item:	- (Lote 2)
Objeto:	Estive presente na audiência pública de concessão no dia 16/07/2021 em

	<p>Itajubá e como cidadão e empresário da cidade há muitos anos e visto o que fora proposto, vimos que a cidade de Itajubá poderá sofrer economicamente devido ao final das obras serem justamente na entrada da cidade, sendo que a BR459 tem início em Poços de Caldas e termina em Lorena, na Rodovia Dutra, portanto peço encarecidamente um olhar mais atento na inclusão do trecho de Itajubá X Lorena, sendo que essa concessão abrangeria toda a extensão da BR459, além da criação do anel viário em Itajubá, pois hoje a rodovia corta a cidade, o que deixa caótico o nosso trânsito e principalmente, os riscos e números de acidentes crescem a cada dia e por Itajubá ser o pólo de inúmeras outras pequenas e médias cidades da região.</p>
Justificativa: -	
<p>Resposta:</p> <p>A concessão do lote Sul de Minas promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de acostamento e terceiras faixas, do contorno de Andradas e Ipuiúna, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painéis, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho em todo o lote Sul de Minas e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração da Rodovia.</p> <p>Em relação a solicitação de inclusão do segmento da BR-459 até a divisa com o estado de São Paulo informamos que, embora não faça parte da atual composição do Lote, ele consta dos investimentos pré-autorizados, e poderá ser feito mediante reequilíbrio econômico-financeiro da concessionária, nos termos da cláusula referente a novos investimentos do Contrato.</p> <p>Quanto ao anel viário de Itajubá, este não faz parte da atual composição do Lote, mas poderá ser eventualmente incluído ao longo da execução contratual, mediante reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, nos termos da cláusula referente a novos investimentos do Contrato.</p>	
QUESTIONAMENTO 72	
Item:	- (Lote 2)
Objeto:	<p>Estive presente na audiência pública de concessão no dia 16/07/2021 em Itajubá e como funcionário de uma Incorporadora com sede na cidade e por possuímos um loteamento em etapa final de obras de infraestrutura, estando programado para entrega até dezembro de 2021, me surgiu a seguinte dúvida: O loteamento em questão fica às margens da rodovia BR459 na cidade de Piranguinho, onde deverá ser feita uma rotatória para acesso, o projeto que temos hoje dessa rotatória que foi aprovada pelo DNIT em 2016 ainda poderá permanecer ou haverá alguma exigência, visto que a entrega do loteamento com a obra da rotatória se dará próximo ao período de leilão do trecho.</p>
Justificativa: -	
<p>Resposta:</p> <p>Os dispositivos existentes ou em construção no momento de início da concessão serão mantidos.</p>	
QUESTIONAMENTO 73	
Item:	- (Lote 2)
Objeto:	<p>Em relação ao contorno de Itajubá que também não está no escopo do projeto e é uma antiga reivindicação dos habitantes, caso percamos esta oportunidade de enfim realizarmos o sonho dos moradores do município de tirar o trânsito pesado de dentro da cidade, talvez só daqui a uns 30 anos teremos nova oportunidade de realização deste sonho. Gostaria muito de um posicionamento em relação a mais este problema (contorno ou anel viário de Itajubá).</p>
Justificativa: -	

Resposta:

A concessão do lote Sul de Minas promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de acostamento e terceiras faixas, do contorno de Andradas e Ipuiúna, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painelas, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho em todo o lote Sul de Minas e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária.

Quanto ao anel viário de Itajubá, este não faz parte da atual composição do Lote, mas poderá ser eventualmente incluído ao longo da execução contratual, mediante reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, nos termos da cláusula referente a novos investimentos do Contrato.

QUESTIONAMENTO 74

Item: - (Lote 2)

Objeto: Outro ponto é a “Ponte Santo Antônio” na MG 350 em Wenceslau Bras que é uma estrutura precária e antiga com passagem de apenas um veículo, onde é proibido o tráfego de caminhões acima de 15t, mas que 99% das vezes ignoram as placas de sinalização e utilizam a passagem abalando ainda mais sua estrutura.
Se perdermos mais esta chance de construirmos uma passagem segura, só mesmo Deus para dizer quando o estado poderá realizar esta obra e tem anos que está em risco de ruir.
Já que vamos pagar o pedágio, talvez fosse bom incluirmos estas obras no escopo dos projetos mesmo que isto vá aumentar um pouco a tarifa.

Justificativa: -

Resposta:

A concessão do lote Sul de Minas promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de acostamento e terceiras faixas, do contorno de Andradas e Ipuiúna, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painelas, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho em todo o lote Sul de Minas e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária.

Quanto ao segmento da “Ponte Santo Antônio”, localizada na MG-350, este não faz parte da atual composição do Lote, mas poderá ser eventualmente incluído ao longo da execução contratual, mediante reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, nos termos da cláusula referente a novos investimentos do Contrato.

QUESTIONAMENTO 75

Item: - (Lote 2)

Objeto: Senhores, venho aqui manifestar a minha indignação quanto ao tratamento dado a cidade de Itajubá na audiência publica realizada nesta cidade na sexta feira dia 16/07 passada no Teatro Municipal.
Fomos descobrir na audiência que Itajubá não foi contemplada com a possível Privatização da rodovia 459 que é de Poços de Caldas a Dutra na divisa com a cidade de Lorena-SP.
O projeto contempla varias benfeitorias entre elas vários trevos ou rotatórias, duas estradas de contorno, terceira pistas, acostamentos, segurança etc.
Para surpresa de todos os presentes este projeto termina na CHEGADA DE ITAJUBÁ, não tem NADA,NADA, na nossa cidade, nem o trevo CRIMINOSO, ASSASSINO da entrada – Piranguçu FOI CONTEMPLADO, muito menos nossa tão sonhada PERIMETRAL.
Não vi ali na Reunião entre as pessoas que ali representavam o Governo de

	<p>Minas, o BNDES etc., nenhum conhecimento dos problemas crônicos de muito tempo de nossa região tão batalhado pelo nosso ex Prefeito Rodrigo Rieira. Como pode em um projeto desta importância não contemplar a única ligação central entre as duas maiores estradas do País, rodovia Presidente Dutra com a Rodovia Fernão Dias.???</p> <p>Como pode ser entendido que por onde se escoia toda a Produção Industrial e Agronegócio das principais cidades do estado, Poços de Caldas, Pouso Alegre etc. para o Vale do Paraíba-SP e o estado do RIO de Janeiro não ser contemplado com este projeto.</p> <p>Como pode este imenso movimento de Caminhões não ser considerado e uma Ponte na entrada da MG350 de 200 anos e que passa somente um veículo por vez e que vive com ACIDENTES.</p> <p>E de uma incompetência gritante, foi tentado justificar na hora que por mim questionado, que se tratava de parâmetros de custos e movimentação de veículos, de redução de tempo de viagem, ORA, se o movimento de veículos leves e pesados contempla Pouso Alegre e Santa Rita do Sapucaí, logico que este movimento se encaminha em pelo menos 70% para o estado do RJ e SP que por via de consequência passa por dentro da nossa cidade causando todo o transtorno e prejuízos que nos Itajubenses conhecemos bem, o tempo de viagem de Itajubá a Rodovia Presidente Dutra hoje se leva o dobro de anos atrás</p> <p>Portanto Senhores, espero que façam uma reavaliação deste projeto que ainda se encontra em fase de consultas publicas para que possa ser um projeto competente e eficiente.</p> <p>Espero que também a Prefeitura e sua equipe façam um trabalho URGENTE de mostrar diretamente ao Governador Zema o descaso com nossa cidade.</p>
Justificativa: -	
<p>Resposta:</p> <p>A concessão do lote Sul de Minas promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de acostamento e terceiras faixas, do contorno de Andradas e Ipuíuna, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painelas, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho em todo o lote Sul de Minas e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária.</p> <p>Em relação a solicitação de inclusão do segmento da MG-459 até a divisa com o estado de São Paulo informamos que, embora não faça parte da atual composição do Lote, ele consta dos investimentos pré-autorizados, e poderá ser feito mediante reequilíbrio econômico-financeiro da concessionária, nos termos da cláusula referente a novos investimentos do Contrato. Cabe destacar que não é possível contemplar ligação com Rod. Presidente Dutra na concessão dado que a jurisdição do governo de Minas Gerais não inclui rodovias localizadas no estado de São Paulo.</p>	
QUESTIONAMENTO 76	
Item:	- (Lote 2)
Objeto:	Gostaria de manifestar o meu descontentamento em relação à concessão da BR 459. Pelo que consta no projeto, a responsabilidade da concessionária passa por Pouso Alegre e termina em Itajubá. Esta rodovia faz uma importante ligação entre a Via Dutra/SP e a BR 381, por isso o grande volume de caminhões. Esse restante de trecho de Itajubá até a divisa MG/SP ficará sem as melhorias da concessão??
Justificativa: -	
<p>Resposta:</p> <p>A concessão do lote Sul de Minas promoverá inúmeros investimentos em obras de</p>	

ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de acostamento e terceiras faixas, do contorno de Andradas e Ipuiúna, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painéis, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho em todo o lote Sul de Minas e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária.

Em relação a solicitação de inclusão do segmento da BR-459 até a divisa com o estado de São Paulo informamos que, embora não faça parte da atual composição do Lote, ele consta dos investimentos pré-autorizados, e poderá ser feito mediante reequilíbrio econômico-financeiro da concessionária, nos termos da cláusula referente a novos investimentos do Contrato. Cabe destacar que não é possível contemplar ligação com Rod. Presidente Dutra na concessão dado que a jurisdição do governo de Minas Gerais não inclui rodovias localizadas no estado de São Paulo.

QUESTIONAMENTO 77

Item: - (Lote Outro)

Objeto: Processo SEI 1300.01.0003973/2021-36 – Inclusão da rodovia MGC-491, que liga Varginha à Rodovia BR 381 – Fernão Dias, no Programa de Concessões Rodoviárias do Estado de Minas Gerais

Justificativa: -

Resposta:

A rodovia MG 491 faz parte do Lote 3 – Varginha-Furnas, cuja consulta pública foi aberta em 27/10/2021 e se encerrou em 11/12/2021.

QUESTIONAMENTO 78

Item: - (Lote 1)

Objeto: Processo SEI 1300.01.0004036/2021-81 – Reforça as contribuições listadas nos itens 52 a 60. Além disso, afirmam a posição contrária à estadualização da BR 365.

Justificativa: -

Resposta:

A BR-365 está integrada a malha do Lote do Triângulo Mineiro e receberá o maior volume de investimentos previstos para esse Lote, com destaque para a duplicação de 11 km e implantação de 67,8 km de faixas adicionais.

QUESTIONAMENTO 79

Item: - (Lote 1)

Objeto: Processo SEI 1300.01.0003972/2021-63 – Implantação da Praça de Pedágio no município de Santa Juliana.

Justificativa: -

Resposta:

Os Estudos de Viabilidade realizados objetivaram incluir as praças de pedágio em áreas cuja topografia e limitações ambientais permitem, além de passar por uma importante análise de tráfego. Nessa toada, 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. Por fim, 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.

QUESTIONAMENTO 80

Item: - (Lote 1)

Objeto: Processo SEI 1300.01.0004189/2021-24 – Solicitaram:

	<p>1) Localização da Praça de pedágio nos limites territoriais do Município de Água Comprida;</p> <p>2) Adequação do Trevo de Acesso ao Município de água Comprida;</p> <p>3) Instalação de sonorizador a 200m do trevo;</p> <p>4) Construção de Terceira Faixa (localização indicada em mapa)</p> <p>5) Inclusão da rodovia AMG-2535</p>
Justificativa: -	
<p>Resposta:</p> <p>A concessão do lote Triangulo Mineiro promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de 11 km de duplicação, acostamento e terceiras faixas, a construção do contorno de Perdizes, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painéis, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho em todo o lote, serviço de atendimento médico e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária para a promoção de segurança viária e fluidez.</p> <p>Em relação a solicitação de inclusão do segmento e à solicitação de intervenções, informamos que, embora não façam parte da atual composição do Lote, 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> <p>Há a previsão de implantação de praça de pedágio prevista dentro dos limites territoriais do Município de Água Comprida, podendo ser deslocada ligeiramente para se situar em um ou outro município sem prejuízo aos resultados do Estudo de Demanda, de modo que os deslocamentos sejam sutis (idealmente <1km) e evitem tarifar viagens dentro do mesmo município. Está prevista também a implantação de rotatória alongada no acesso ao município de Água Comprida (MG 427, km 1024+900). 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 proporcionalmente à extensão da rodovia que faça parte de sua jurisdição.</p> <p>Não há previsão de instalação obrigatória de sonorizador no trecho, porém o PER define que a Concessionária deverá até o 9º mês da concessão elaborar projeto executivo de sinalização (horizontal, vertical e aérea) e dos elementos de proteção e segurança.</p> <p>Quanto à solicitação de inclusão de faixa adicional, informamos que as análises técnicas de nível de serviço não indicaram a necessidade de implantação de faixas adicionais no referido trecho.</p>	
QUESTIONAMENTO 81	
Item:	- (-)
Objeto:	Processo SEI 1500.01.0103844/2021-43 – Solicitação de inclusão da rodovia MGC-491, que liga Varginha à rodovia BR 381 (Fernão Dias)
Justificativa: -	
<p>Resposta:</p> <p>A rodovia MG-491 faz parte do Lote 3 – Varginha-Furnas. Os detalhes do projeto de concessão foram divulgados em sede de consulta pública deste lote.</p>	
QUESTIONAMENTO 82	
Item:	- (Lote 1)
Objeto:	Processo SEI 1630.01.0002485/2021-45 – Solicitam inclusão de trecho do ANEL VIÁRIO DA CIDADE DE UBERABA Nesse sentido, solicitamos que o final da rodovia LMG 798, que em Uberaba vai de encontro com o Bairro Jardim Eldorado, saída para Nova Ponte, seja ligada a MG 427, contornando a cidade de Uberaba pelo Sudoeste. O trecho proposto coincide com o lote 02 (16 km) e 03 (19,48 km) do anel viário da cidade de Uberaba, na imagem acima. Nesses dois trechos, uma parte dele

	já é existente (cerca de 8,0 km) , em pista simples, onde se inicia no Jardim Eldorado, que liga a LMG 798 à BR 262. A partir disso, a concessão finalizaria essa ligação, compreendida da BR 262 à MG 427, onde seria a complementação do lote 03 (11,5 km) e o lote 02 (16,00 km), totalizando 27,78 km, aproximadamente
Justificativa: -	
Resposta: O Lote do Triângulo promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de 11 km de duplicação na BR 365, além de 67,8 km de faixas adicionais nesta rodovia e acostamentos em vários segmentos do Lote, a construção do contorno de Perdizes, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painéis, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho em todo o lote, serviço de atendimento médico e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária. Em relação a solicitação de inclusão do anel viário de Uberaba informamos que este não faz parte da atual composição do Lote, mas 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.	
QUESTIONAMENTO 83	
Item:	- (Lote 2)
Objeto:	Ofício nº 013/2021/CONVÊNIO - Encaminham a consulta formulada pela Regina de Oliveira Silva e Silva sobre faixa de domínio e trevo.
Justificativa: -	
Resposta: As larguras de faixa de domínio informadas foram baseadas no Informe Técnico disponibilizado pelo DNIT, cujo nome é 120/2020-ACCENTURE-DYNATEST /P5.10. Quanto ao trevo, não está prevista implantação de dispositivo no local mencionado, porém há previsão de rotatória alongada no km 1086, a 4 km do distrito industrial, e de retorno em U no km 1079+100 (a 3 km).	
QUESTIONAMENTO 84	
Item:	- (Lote 2)
Objeto:	Ofício nº 295/2021 - Solicitam um estudo mais detalhado no mesmo intuito para a redução de velocidade de tráfego nesta rodovia também no seu km 8 (sentido Bueno Brandão à Inconfidentes) entrada pra o Bairro Piquiras e a sua inclusão no projeto. Sendo um local de grande fluxo de veículos adentrando e saindo do referido bairro, é de suma importância uma intervenção para a redução da velocidade para uma maior segurança de todos.
Justificativa: -	
Resposta: A definição de velocidade se baseia nos normativos do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito). Até o 9º mês da concessão, a Concessionária deverá identificar todos os pontos críticos da rodovia e implantar sinalização adequada (incluindo, por exemplo, placas de redução de velocidade), contribuindo para a melhoria da segurança viária.	
QUESTIONAMENTO 85	
Item:	- (Lote 1)
Objeto:	Lote 1 com 627,4 km. Extensão grande para tráfego reduzido (média de aprox. 3200 veic equiv. Dia) Sugestão: Reduzir a extensão do Lote para aprox. 477 km

	Retirar trecho da MG427 – Uberaba – Planura – aprox. 120 km –01 praça 1.4 - fuga alta. Manter o Lote 1 apenas com trechos a direita de Uberaba O trecho retirado nesse Lote poderá fazer parte de outro lote do programa Retirar trecho entre Perdizes a BR262,aprox. 30km – tráfego mínimo –
Justificativa: -	
Resposta: A definição dos lotes rodoviários se deu em 3 etapas: 1 - Priorização de trechos/regiões do estado por parte do Governo do Estado de MG para estudo; 2 - Modelo de simulação de demanda identificou trechos de baixo volume de tráfego (a serem desconsiderados) e trechos com elevado volume de demanda (a serem incluídos no estudo); 3 - O modelo econômico-financeiro, com base em informações de receita, custos de engenharia, custos operacionais e socioambientais, analisou a viabilidade dos lotes rodoviários, sendo estudadas configurações para a obtenção do lote final, visando a isonomia dos serviços oferecidos aos usuários do Programa de Concessões, a equidade tarifária e a maior extensão concedida da malha. Nesse sentido, a exclusão de trechos afeta o equilíbrio encontrado.	
QUESTIONAMENTO 86	
Item:	- (Lote 1)
Objeto:	Lote 1 com 08 praças. tráfego reduzido Sugestão: Reduzir para 05 praças Retirar praça P1.0 (VDMequiv.=2500 veic equiv.) na CMG462 (manter trecho da CMG462) Retirar praça P1.7 (VDMequiv= 4000 veic equiv.) na MG 190 (manter trecho da MG 190) Retirar praça 1.4 pois o trecho está sendo retirado conforme sugestão anterior
Justificativa: -	
Resposta: Os Estudos de Viabilidade realizados objetivaram selecionar as praças de pedágio garantindo a melhor combinação entre as tarifas das praças de pedágio, quantidade e localização das mesmas. Em relação à quantidade e localização, as três principais dimensões consideradas na etapa de proposição foram: i) políticas públicas: visando promover a equidade tarifária e a mitigação do efeito-barreira em regiões conturbadas; ii) malha rodoviária: requer-se que se empregue uma abordagem holística que integre os diferentes eixos rodoviários presentes nas concessões, os diversos lotes em estudo, a malha já concedida e os demais segmentos rodoviários existentes no planejamento da localização das praças; e a iii) viabilidade econômico-financeira: promoção de níveis de arrecadação suficientes para manutenção dos níveis de serviço e atendimento dos parâmetros de desempenho estabelecidos, maximizando ainda o número de usuários captados pelo sistema de pedagiamento, a fim de promover aumentos na base pedagiada responsável pelo financiamento dos investimentos e da operação. Nesse sentido, a redução do número de praças ou de alteração de sua localização poderia levar 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.	
QUESTIONAMENTO 87	
Item:	- (Lote 1)
Objeto:	Atualizar estudos com novas contagens e O/D
Justificativa: -	
Resposta: Os estudos de viabilidade foram atualizados com a realização de pesquisas de campo de tráfego.	

QUESTIONAMENTO 88	
Item:	- (Lote 1)
Objeto:	Leilão com modalidade : maior deságio sobre tarifa (limitado a 15%) mais outorga no caso de desempate Sugestão: ganha quem der o maior deságio sobre a tarifa do edital (R\$0,13/km), tendo ainda o pagto de outorga mensal fixo no edital, equivalente a 15% da receita de pedágio
Justificativa: -	
Resposta: Considerou-se importante a adoção do critério híbrido, que vem sendo adotado em outras licitações do setor, a exemplo da BR-153/414/080/TO/GO e outras concessões do Governo Federal. A adoção do critério híbrido decorre de uma opção político-regulatória no sentido de combinar competição no valor da tarifa e, a destinação de valores a título de outorga, caso a licitante apresente o desconto máximo permitido sobre o valor da tarifa de pedágio.	
QUESTIONAMENTO 89	
Item:	- (Lote 1)
Objeto:	IRI máximo < 3,0 à sugestão: IRI máximo < 3,5 m/km
Justificativa: -	
Resposta: O parâmetro adotado (3,0 m/km) para a IRI ao final do período de Recuperação encontra-se compatível com a classe das rodovias.	
QUESTIONAMENTO 90	
Item:	- (Lote 1)
Objeto:	A data base dos valores dos estudos (receita, capex, opex) deve ser atualizada. Houve alteração significativa nos custos
Justificativa: -	
Resposta: Os estudos sofreram atualização da data-base de setembro de 2020 para abril de 2021.	
QUESTIONAMENTO 91	
Item:	- (Lote 2)
Objeto:	Lote 2 com 08 praças. tráfego reduzido Sugestão: Reduzir para 02 praças Retirar praça P2.7 (VDMequiv.=2500 veic equiv.) (manter trecho) Retirar praça P2.9 (VDMequiv= 2500 veic equiv.) (manter trecho)
Justificativa: -	
Resposta: Os Estudos de Viabilidade realizados objetivaram selecionar as praças de pedágio garantindo a melhor combinação entre as tarifas das praças de pedágio, quantidade e localização das mesmas. Em relação à quantidade e localização, as três principais dimensões consideradas na etapa de proposição foram: i) políticas públicas: visando promover a equidade tarifária e a mitigação do efeito-barreira em regiões conturbadas; ii) malha rodoviária: requer-se que se empregue uma abordagem holística que integre os diferentes eixos rodoviários presentes nas concessões, os diversos lotes em estudo, a malha já concedida e os demais segmentos rodoviários existentes no planejamento da localização das praças; e a iii) viabilidade econômico-financeira: promoção de níveis de arrecadação suficientes para manutenção dos níveis de serviço e atendimento dos parâmetros de desempenho estabelecidos, maximizando ainda o número de usuários captados pelo sistema de pedagiamento, a fim de promover aumentos na base pedagiada responsável pelo financiamento dos investimentos e da operação. Nesse sentido, a redução do número de praças ou de alteração de sua localização poderia levar 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.

QUESTIONAMENTO 92

Item: - (Lote 2)

Objeto: Atualizar estudos com novas contagens e O/D

Justificativa: -

Resposta:

Os estudos de viabilidade serão atualizados com a realização de pesquisas de campo de tráfego.

QUESTIONAMENTO 93

Item: - (Lote 2)

Objeto: Leilão com modalidade : menor Contra Prestação e deságio sobre tarifa no caso de desempate
Sugestão: ganha quem pedir a menor contraprestação, sem limites, sem deságio na tarifa em caso de empate

Justificativa: -

Resposta:

Considerou-se importante a adoção do critério híbrido, que vem sendo adotado em outras licitações do setor, a exemplo da BR-153/414/080/TO/GO e outras concessões do Governo Federal.

A adoção do critério híbrido decorre de uma opção político-regulatória no sentido de combinar competição no valor da contraprestação com a possibilidade de a licitante ofertar desconto sobre a tarifa.

QUESTIONAMENTO 94

Item: - (Lote 2)

Objeto: A data base dos valores dos estudos (receita, capex, opex) deve ser atualizada. Houve alteração significativa nos custos reais dos serviços.

Justificativa: -

Resposta:

Os estudos sofreram atualização da data-base de setembro de 2020 para abril de 2021.

QUESTIONAMENTO 95

Item: - (Lote 2)

Objeto: OF-GABDRS Nº 0276/21
solicitar que seja incluso no plano de concessões, lote 2 - Sul de Minas, a MG-350 e AMG 1915 até a divisa do estado de Minas Gerais com o estado de São Paulo.

Justificativa: -

Resposta:

A concessão do lote Sul de Minas promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de acostamento e terceiras faixas, do contorno de Andradas e Ipuíuna, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painéis, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho em todo o lote Sul de Minas, serviço de atendimento médico e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária.

Em relação a solicitação de inclusão de segmentos informamos que os trechos da MG-350, de Delfim Moreira até o entroncamento com a BR-459 e da AMG-900, de Delfim Moreira até a divisa com o estado de São Paulo, embora não façam parte da atual composição do Lote, constam como investimentos pré-autorizados e 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 96

Item: - (Lote 2)

Objeto: OF-GABDRS Nº 0275/21.

Solicitam:

Duplicação da Ponte SANTO ANTÔNIO, localizada no Bairro Santo Antônio em Itajubá MG, ponte PERIGOSA e ESTREITA, trafega apenas 1(um) veículo por vez e está restrita a 15TON;

- Retirada de desmoronamento de terras na MG350, Delfim Moreira/Itajubá, bairro Cachoeirinha próximo a CGH – Ninho da Águia. Segundo informações já possui projeto de retirada, com risco iminente de acidente,
- Retirada de desmoronamento de terras na MG350, Delfim Moreira/Marmelópolis, Bairro Brumado, é um local que o DER já fez intervenção, mas sempre estamos com problemas devido a constantes desmoronamento de terras.

Justificativa: -

Resposta:

A concessão do lote Sul de Minas promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de acostamento e terceiras faixas, do contorno de Andradas e Ipuíuna, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painéis, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho em todo o lote Sul de Minas, serviço de atendimento médico e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária.

As obras solicitadas referem-se a trechos não inclusos no lote. Em relação a solicitação de inclusão destes segmentos, informamos que, embora não façam parte da atual composição do Lote, 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 97

Item: - (Lote 2)

Objeto: OF-GABDRS Nº 0279/21. Solicitam a construção de contorno em Ipuíuna.

Justificativa: -

Resposta:

A construção do Contorno de Ipuíuna foi inserida no PER a ser realizado pela futura concessionária.

QUESTIONAMENTO 98

Item: - (Lote 2)

Objeto: Arquivo Indicação Nº 954/2021.

Solicitam:

- 1) Inclusão de trecho da BR 459 até Lorena/SP
- 2) Contorno de Itajubá
- 3) Inclusão da MG 350
- 4) Alargamento de OAE na MG 350

Justificativa: -

Resposta:

A concessão do lote Sul de Minas promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de acostamento e terceiras faixas, do contorno de Andradas e Ipuíuna, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painéis,

trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho em todo o lote Sul de Minas, serviço de atendimento médico e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária. As obras solicitadas referem-se a trechos não inclusos no lote. Em relação a solicitação de inclusão dos segmentos da BR-459 até a divisa com o estado de São Paulo e da MG-350, de Delfim Moreira até o entroncamento com a BR-459 informamos que, embora não façam parte da atual composição do Lote, constam dos investimentos pré-autorizados, e poderão ser feitos mediante reequilíbrio econômico-financeiro da concessionária, nos termos da cláusula referente a novos investimentos do Contrato.

Quanto às demais intervenções solicitadas informamos que não fazem parte da atual composição do Lote, mas poderão ser eventualmente incluídas 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 99

Item: - (Lote Geral)

Objeto: Além do critério regional, foram utilizados outros critérios para a divisão dos lotes dentro de um mesmo subsistema?

Justificativa: -

Resposta:

A definição dos lotes rodoviários se deu em 3 etapas:

1 - Priorização de trechos/regiões do estado por parte do Governo do Estado de MG para estudo.

2 - Modelo de simulação de demanda identificou trechos de baixo volume de tráfego (a serem desconsiderados) e trechos com elevado volume de demanda (a serem incluídos no estudo)

3 - O modelo econômico-financeiro, com base nas projeções de receita, dos investimentos de engenharia, custos operacionais e socioambientais, analisou a viabilidade dos lotes rodoviários, sendo estudadas configurações para a obtenção do lote final, visando a isonomia dos serviços oferecidos aos usuários do Programa de Concessões, a equidade tarifária e a maior extensão concedida da malha.

QUESTIONAMENTO 100

Item: - (Lote Geral)

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

Justificativa: -

Resposta:

Não há trechos de rodovias municipais no lote 1. No Lote 2, há apenas um trecho de rodovia municipal (contorno de Santa Rita de Caldas), para o qual foi celebrado convênio de delegação para a delegação do trecho pelo Município ao Estado.

A configuração das rodovias que serão objeto da concessão teve como premissa a delegação e/ou estadualização de trechos rodoviários não pertencentes ao estado de Minas Gerais. A formalização da estadualização dos trechos federais foi concluída, por meio da assinatura do termo de transferência junto ao DNIT.

QUESTIONAMENTO 101

Item: - (Lote Geral)

Objeto: Haverá revisão do modelo econômico-financeiro em virtude da redução de caixa, ocasionado pelo cenário pós pandemia? Serão realizadas novas contagens para aferir o tráfego inicial da modelagem financeira?

Justificativa: -

Resposta:
Foram realizadas novas contagens de tráfego nos meses de fevereiro e março de 2021, bem como pesquisas de Origem e Destino e de Preferência Declarada, sendo que a projeção de demanda já considera possíveis impactos da pandemia no tráfego rodoviário.

QUESTIONAMENTO 102

Item: - (Lote Geral)

Objeto: 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?

Justificativa: -

Resposta:
Conforme consta no PER, a Concessionária deverá ter concluída, até o 9º mês da Concessão, a elaboração de plano de gestão operacional de acessos que consiste em um conjunto de ações para regularização e ordenamento de acessos às propriedades lindeiras. Além disso, foi estabelecido que a concessionária poderá implantar cabines de bloqueio, mediante prévia autorização do Poder Concedente, sem direito ao reequilíbrio econômico-financeiro desse investimento.

Cabe destacar que a alocação de risco proposta atribui ao poder concedente o risco por 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 desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato

QUESTIONAMENTO 103

Item: - (Lote Geral)

Objeto: A concessão da BR 262, na área de abrangência do projeto, está em processo de arbitragem junto à ANTT. Como se dará o reequilíbrio econômico financeiro advindo do impacto de uma possível caducidade, ou relicitação, da concessão da BR 262?

Justificativa: -

Resposta:
A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será analisada caso a caso. A alocação de risco proposta atribui ao poder concedente o risco por 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 desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

QUESTIONAMENTO 104

Item: - (Lote Geral)

Objeto: Sugerimos retirar do riscos assumidos pela concessionária:
> Atraso na emissão da DUP
> Sugerimos a retirada da cláusula 25.1.38 - "Riscos que poderiam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência, mas que deixem de sê-lo como resultado direto ou indireto de ação ou omissão da Concessionária"; pois consideramos a cláusula subjetiva.

Justificativa: -

Resposta:
Conforme matriz de riscos, a concessionária somente será responsabilizada por atrasos na emissão da DUP, se tiver incorrido para tanto. Essa previsão é usual em contratos de concessão, inclusive do setor rodoviário, e é compatível com a melhor prática de alocação no sentido de atribuir o risco à parte que tem a melhor capacidade de gerenciamento.

Quanto ao item 2, a redação da referida cláusula será mantida, pois está em linha com as concessões rodoviárias existentes.

QUESTIONAMENTO 105

Item: - (Lote Geral)

Objeto:	As intervenções e melhoramentos previstos para as rodovias, são simples, tais como implantação de acostamentos, faixas adicionais, melhorias de interseções entre outras. Desta forma, questionamos: <ul style="list-style-type: none"> > Estas ampliações e melhorias foram baseadas nos estudos de tráfego e ou no estado de conservação das rodovias?
Justificativa: -	
Resposta: Os investimentos da frente de ampliação de capacidade, melhoria e manutenção do nível de serviço propostos foram baseados nos estudos de tráfego, onde são verificadas obrigações necessárias para garantir a fluidez do tráfego de forma segura e confortável e no cadastro geral de campo, onde é verificado o estado de conservação da rodovia. Especialmente em relação à necessidade de implantação de terceiras faixas ou duplicação, foi analisado o nível de serviço da rodovia segundo a metodologia preconizada no manual do HCM (Highway Capacity Manual). Além disso, os estudos de engenharia analisaram a atual situação das rodovias, para que a previsão das intervenções no PER.	
QUESTIONAMENTO 106	
Item:	- (Lote Geral)
Objeto:	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 e SINAPI/MG (não desonerado), referentes a setembro/2020, e SICRO/MG, referente a julho/2020, com atualização pelo INCC – Índice Nacional da Construção Civil até 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: <ul style="list-style-type: none"> > Entendemos que quando do lançamento do Edital será feito novo orçamento, adotando-se as tabelas de preços atualizadas, correto? > 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. Através de qual mecanismo esse provável desequilíbrio será sanado?
Justificativa: -	
Resposta: Os estudos tiveram atualização da data-base de setembro de 2020 para abril de 2021. 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 107	
Item:	- (Lote Geral)
Objeto:	Solicitamos a disponibilização das composições dos BDI's utilizados e das composições de preços dos itens denominados "Composição" e "Cotação" constantes na planilha de CAPEX.
Justificativa: -	
Resposta: Os arquivos em que constam a Composição do BDI, Composições e Cotações serão disponibilizados e constam em seção específica dos Relatórios de Engenharia.	
QUESTIONAMENTO 108	
Item:	- (Lote Geral)
Objeto:	Favor disponibilizarem as Composições Particulares (preços que não tem como origem SICRO, SINAPI ou DER-MG) elaboradas e utilizadas na formulação do CAPEX.

Justificativa: -	
Resposta: Os arquivos em que constam a Composição do BDI, Composições e Cotações serão disponibilizados e constam em seção específica dos Relatórios de Engenharia.	
QUESTIONAMENTO 109	
Item:	- (Lote Geral)
Objeto:	No CAPEX disponibilizado para o Lote 1, consta um valor total de administração local de R\$ 31.521.647,88, para um cronograma de 30 anos de serviços. Se considerarmos em meses, seriam 360 meses, o que indica uma média mensal de R\$ 87.560 mensais, para custear a administração local. A partir de nossa experiência, entendemos que os valores adotados estão fora dos parâmetros normais de orçamento de obras rodoviárias. > Solicitamos a disponibilização da memória de cálculo desta verba, bem como das verbas de canteiro de obras (valor total 30 anos = R\$ 30.180.140,63) e sinalização provisória de obras (R\$ 7.545.035,16), que de igual maneira se apresentam insuficientes para fazer frente ao programa de investimentos previsto.
Justificativa: -	
Resposta: Os arquivos em que constam a Composição do BDI, Composições e Cotações serão disponibilizados e consta em seção específica dos Relatórios de Engenharia. No que tange à precificação dos Serviços preliminares foram utilizadas as seguintes porcentagens com base em referências de mercado: *1,98% do total para Administração, conforme Acórdão nº 2622/2013 – TCU *2,0% do total para Instalações de Canteiro; *2,5% do total para elaboração de Projetos e 1,6% adicional para os projetos de OAE; *0,5% do total para Mobilização e Desmobilização; *0,5% do total para Sinalização de Obras.	
QUESTIONAMENTO 110	
Item:	- (Lote Geral)
Objeto:	Favor informar quando foram realizados os levantamentos nas rodovias, que deram origem aos quantitativos previstos na estimativa de CAPEX. Houve algum acréscimo de contingência ao orçamento de investimentos devido ao desgaste ocorrido/a ocorrer nas rodovias entre a data de levantamento e a data de realização do leilão?
Justificativa: -	
Resposta: Os levantamentos em campo foram realizados entre julho e agosto de 2020, já o levantamento da BR-365 aconteceu em outubro de 2020. Para a estimativa dos investimentos em pavimento, foi utilizado o software HDM4, que modeliza a deterioração do pavimento, de acordo com o levantamento do pavimento e as estimativas de tráfego, para todo período da concessão. Nesse sentido, a projeção dos investimentos levou em consideração o desgaste ocorrido desde a data de levantamento das informações em campo até o final do prazo da concessão.	
QUESTIONAMENTO 111	
Item:	- (Lote Geral)
Objeto:	Qual é o nível de evolução dos estudos de engenharia e dos projetos que deram origem às estimativas de CAPEX? Todos eles serão disponibilizados?
Justificativa: -	
Resposta: Os estudos e projetos foram desenvolvidos em nível conceitual, através de base de dados e imagens de satélite (Infraworks e Google), levantamento de campo por vídeo-registro, sondagens, ensaios de caracterização e CBR e contagem de tráfego. Todos	

serão disponibilizados assim como os anteprojetos geométricos.

QUESTIONAMENTO 112

Item: - (Lote Geral)

Objeto: Não encontramos nos arquivos disponibilizados as memórias (planilha de quantidades e preços) correspondentes ao arquivo "1.0-BNDES.CN-CAPEX Serv Prelim" do CAPEX para o Lote 1.
> Solicitamos, por gentileza, a disponibilização do documento.

Justificativa: -

Resposta:

Os arquivos em que constam a Composição do BDI, Composições e Cotações serão disponibilizados e constam em seção específica dos Relatórios de Engenharia.

No que tange à precificação dos Serviços preliminares foram utilizadas as seguintes porcentagens com base em referências de mercado:

*1,98% do total para Administração, conforme Acórdão nº 2622/2013 – TCU;

*2,0% do total para Instalações de Canteiro;

*2,5% do total para elaboração de Projetos, além de 1,6% adicional para os projetos de OAE;

*0,5% do total para Mobilização e Desmobilização;

*0,5% do total para Sinalização de Obras.

QUESTIONAMENTO 113

Item: - (Lote Geral)

Objeto: Sugerimos a retirada de compartilhamento das Receitas acessórias de 20% para modicidade tarifária. Essas receitas são pequenas para refletir em ganhos para os usuários.
> Lote 2 – Sugerimos reavaliar o cronograma de CAPEX a fim de tornar a concessão plena e eliminar a necessidade dos R\$ 37 milhões de contraprestação.

Justificativa: -

Resposta:

A opção político-regulatória foi a de prever o compartilhamento, o que é uma prática usual em contratos de concessão de rodovia. Em relação ao Lote 2, informamos que os investimentos previstos decorrem dos estudos de tráfego e de engenharia.

QUESTIONAMENTO 114

Item: - (Lote Geral)

Objeto: Na análise do material disponibilizado, foi identificado que serviços de socorro médicos, caminhão pipa e caminhão gaiola, não fazem parte das obrigações da concessionária. Porque não foram previstos esses serviços?
A estrutura organizacional proposta é bastante enxuta sem a presença de cargos de diretoria. 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 atender seus ativos através de Centros de Serviços Compartilhados.
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 anuais, assim como é praticado pelas concessionárias atualmente na região.

Justificativa: -

Resposta:

O programa de concessão de rodovias terá por objeto a oferta de capacidade rodoviária com manutenção dos níveis de serviço contratuais, incluindo serviço acessório de socorro

mecânico. Além disso, foi inserida a disponibilização de caminhões-pipa para combate a incidentes e de um caminhão guindauto adaptado para a apreensão e transporte de animais. O PER também incorporou o serviço de atendimento médico, que será destinado a oferecer os primeiros socorros, em casos de necessidade, devendo ser realizados por profissionais especializados da área da saúde, valendo-se de ambulâncias do tipo C, devidamente equipadas.

Quanto à estrutura organizacional, a estrutura administrativa da concessão foi dimensionada de acordo com os parâmetros operacionais exigidos, demandando funções que podem ser assumidas pelos gerentes e diretor presidente de cada área da concessão.

Quanto aos parâmetros de conserva, embora o parâmetro de desempenho seja de realização de: i) poda manual e mecanizada, no mínimo duas vezes ao ano; e ii) poda manual e mecanizada, no mínimo uma vez ao ano nas áreas nobres e edificações, instalações operacionais, foi precificada a execução da roçada 4 vezes ao ano e poda manual e mecanizada e 1 completa, totalizando 5 roçadas e entende-se ser suficiente para garantir o objetivo.

QUESTIONAMENTO 115

Item: - (Lote 2)

Objeto: Venho aqui dar a sugestão de colocação de um trevo na MG 290 na entrada para o Distrito São José do Pantano em Pouso Alegre, foi colocado um radar de 60 km no local porém, não está sendo tão eficaz! Peço a vocês que aferiguem a possibilidade de implantação de um trevo no local!

Justificativa: -

Resposta:

O PER prevê a implantação de uma rotatória alongada próximo ao local indicado, no km 1012 (quilometragem de projeto). Além disso, o PER define que até o 9º mês da concessão a Concessionária deverá recompor a sinalização (horizontal, vertical e aérea, incluindo placas de redução de velocidade), e os elementos de proteção e segurança, inclusive nos acessos particulares, contribuindo para o aumento da segurança viária.

QUESTIONAMENTO 116

Item: - (Lote 2)

Objeto: Conforme audiência pública realizada na cidade de Pouso Alegre/MG, no dia 15/07/2021, referente à privatização da Rodovia MG-290, encaminhamos em anexo sugestões de inclusão de melhorias em alguns trevos e na área industrial do Município de Jacutinga.

Justificativa: -

Resposta:

No PER, está prevista a implantação de rotatória alongada na Av. Minas Gerais, no km 1082+600. Além disso, as travessias urbanas terão tratamento específico, tais como a adequação da sinalização horizontal e vertical, inserindo placas de controle de velocidade, contribuindo para o aumento da segurança viária.

Quanto ao acesso ao distrito de Sapucaí e Distrito Industrial, o PER define que até o 9º mês da concessão, a Concessionária irá recompor ou substituir a sinalização vertical existente em solo e aérea, de modo que toda a sinalização de regulamentação e advertência esteja completa e em boas condições, em perfeito atendimento às determinações do CTB, DNIT, resoluções do CONTRAN e recomendações técnicas do DER-MG, inclusive nos acessos particulares.

QUESTIONAMENTO 117

Item: - (Lote Geral)

Objeto: Há a informação de que está aberta uma consulta pública, até a data de 03/08, sobre o Programa de Concessões Rodoviárias, dos lotes do Triângulo Mineiro, Sul de Minas, Varginha-Furnas, São João Del Rei, Itapeçerica-Lagoa da Prata e Perdões-Patos de Minas.

As informações constam nos documentos disponíveis no link abaixo.

	<p>https://www2.bdmg.mg.gov.br/Paginas/data-room.aspx?RootFolder=%2FCessaoOnerosa%2FPrograma%20de%20Concess%C3%B5es%20Rodovi%C3%A1rias%20de%20MG%20%2D%20Consulta%20P%C3%BAblica%2F1%2E%20Apresenta%C3%A7%C3%B5es&FolderCTID=0x012000219F14F59FFFDA49A8AEBCEFE0581BF7&View=%7B1E8E6AF0%2D6CF6%2D4ADB%2D951B%2DDEA320FD54F4%7D</p> <p>Contudo, não foi possível identificar o link para participar da referida consulta pública.</p> <p>Deste modo, gentileza nos informar, como os cidadãos podem acessar/contribuir para com esta consulta e se a mesma está dividida em lotes específicos?</p>
Justificativa: -	
Resposta: A questão foi respondida diretamente ao solicitante via e-mail.	
QUESTIONAMENTO 118	
Item:	- (Lote 2)
Objeto:	<p>Processo SEI 1300.01.0004325/2021-38 - Solicitam:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) a inclusão de toda a extensão da BR 459 seja incluída no programa, até Lorena/SP ou até o limite do Estado de MG. 2) Implantação de Contorno em Itajubá 3) Inclusão da MG-350 4) Duplicação da ponte localizada no entrocamento da MG 350 e a BR 459.
Justificativa: -	
Resposta: A concessão do lote Sul de Minas promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de acostamento e terceiras faixas, do contorno de Andradas e Ipuíuna, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painelas, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho em todo o lote Sul de Minas, serviço de atendimento médico e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária. As obras solicitadas referem-se a trechos não inclusos no lote. Em relação a solicitação de inclusão dos segmentos da BR-459 até a divisa com o estado de São Paulo e da MG-350, de Delfim Moreira até o entroncamento com a BR-459 informamos que, embora não façam parte da atual composição do Lote, constam dos investimentos pré-autorizados, e poderão ser feitos mediante reequilíbrio econômico-financeiro da concessionária, nos termos da cláusula referente a novos investimentos do Contrato. <p>Quanto às demais intervenções solicitadas informamos que não fazem parte da atual composição do Lote, mas poderão ser eventualmente incluídas 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> <p>Quanto ao acesso ao distrito de Sapucaí e Distrito Industrial, a Concessionária deverá avaliar a necessidade de tratamento do acesso com sinalização horizontal e vertical, incluindo placas de redução de velocidade, por exemplo.</p>	
QUESTIONAMENTO 119	
Item:	- (Lote 1)
Objeto:	<p>Documento entregue em meio físico durante a Audiência Pública de Uberlândia.</p> <p>O documento foi digitalizado para composição dos questionamentos recebidos no âmbito da Consulta Pública.</p> <p>Doc.: "quest.VP Uberlândia" - disponível no drive.</p>

	<p>Solicitam:</p> <p>-BR 365:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Duplicação de trecho 2) Tratamento viário nas interseções (acesso à Vila Marielza e à Escola Municipal Olhos D'água; 3) Sinalização apropriada de entrada e saída de veículos nos acessos <p>-BR 452:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Duplicação de trecho entre viaduto de acesso à BR 365 - sentido Araxá e o acesso ao Distrito de Tapuirama 2) Implantação de faixa de acomodação segura para embarque e desembarque e acessos de ônibus (lista das localizações) 3) Tratamento viário apropriado nas interseções listadas no anexo; 4) Sinalização apropriada de entrada e saída de veículos nos acessos <p>- Inclusão na concessão o trecho da BR 452 entre o viaduto de acesso a BR 365 (sentido Patrocínio) e o viaduto da linha férrea:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Duplicação de trecho 2) Implantação de faixa de acomodação segura para embarque e desembarque e acessos de ônibus 3) Tratamento viário apropriado nas interseções listadas no anexo; <p>- Inclusão de parte do anel viário norte, no trecho compreendido entre o viaduto de acesso à BR 050 e Implantação de faixa de acomodação segura para embarque e desembarque e acessos de ônibus</p>
--	--

Justificativa: -

Resposta:

O Lote do Triângulo promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de 67,8 km de faixas adicionais na BR 365 e 11 km de duplicação nesta rodovia, que foram suficientes para manter o nível de serviço proposto, conforme a preconizada metodologia do HCM (Highway Capacity Manual), além de acostamentos em vários segmentos do Lote, assegurando fluidez e segurança viária. Além disso, o programa de investimentos contempla a construção do contorno de Perdizes, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painelas, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho em todo o lote, serviço de atendimento médico e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária.

Sobre as contribuições acerca da BR-365, informa-se que será incluída no programa de investimentos a duplicação de 11 km de Uberlândia até a ponte sobre o Rio Araguari, o que inclui o trecho solicitado.

Quanto às solicitações acerca da BR452, as análises de nível de serviço não indicaram a necessidade de implantação de faixas adicionais no referido trecho. Já as paradas de ônibus contemplam as faixas de acomodação e suas localizações serão analisadas pela concessionária de acordo com as necessidades e critérios de segurança, conforme os quantitativos definidos no PER.

No entroncamento com Estrada Municipal 371 (km 1149+400) e no acesso a Tapuirama (km 1175+000) estão previstas rotatórias alongadas.

Quanto às solicitações sobre acessos, conforme consta no PER, a Concessionária deverá ter concluída, até o 9º mês da Concessão, a elaboração de plano de gestão operacional de acessos que consiste no levantamento do quantitativo e diagnóstico da situação dos acessos, classificando-os em regulares e irregulares, públicos e particulares, sendo que os acessos regulares públicos, cuja lista indicativa de localizações consta no PER, deverão passar por obras de melhorias. O PER também define que até o 9º mês da concessão a Concessionária deverá elaborar projeto executivo de sinalização (horizontal, vertical e aérea) e dos elementos de proteção e segurança, endereçando a solicitação de

sinalização apropriada nos acessos.	
QUESTIONAMENTO 120	
Item:	- (Lote Outro)
Objeto:	Prezados, boa tarde. Por favor, gostaria de saber se existe uma forma de baixar todos os documentos do data room disponibilizado por vocês de uma única vez, incluindo as subpastas.
Justificativa: -	
Resposta: A questão foi respondida diretamente ao solicitante via e-mail.	
QUESTIONAMENTO 121	
Item:	- (Lote 2)
Objeto:	OF-GABDRS Nº 0292/21. Deputado e Câmara de Dirigentes Lojistas solicitam: 1) Inclusão do trecho da BR-459 que segue de Itajubá até a divisa com o Estado de SP; 2) Construção de contorno em Itajubá; 3) Inclusão da rodovia MG-350 4) Duplicação da ponte de acesso da BR 459 a MG 350
Justificativa: -	
Resposta: A concessão do lote Sul de Minas promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de acostamento e terceiras faixas, do contorno de Andradas e Ipuíuna, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painéis, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho em todo o lote Sul de Minas, serviço de atendimento médico e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária. Em relação a solicitação de inclusão dos segmentos da BR-459 até a divisa com o estado de São Paulo e da MG-350, de Delfim Moreira até o entroncamento com a BR-459 informamos que, embora não façam parte da atual composição do Lote, constam dos investimentos pré-autorizados, e poderão ser feitos mediante reequilíbrio econômico-financeiro da concessionária, nos termos da cláusula referente a novos investimentos do Contrato. Quanto às demais intervenções solicitadas informamos que não fazem parte da atual composição do Lote, mas poderão ser eventualmente incluídas 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 122	
Item:	- (Lote 2)
Objeto:	OF-GABDRS Nº 0293/21. Deputado e grupo de vereadores solicitam: 1) Inclusão do trecho da BR-459 que segue de Itajubá até a divisa com o Estado de SP; 2) Construção de contorno em Itajubá; 3) Inclusão da rodovia MG-350 4) Duplicação da ponte de acesso da BR 459 a MG 350
Justificativa: -	
Resposta: A concessão do lote Sul de Minas promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de acostamento e terceiras faixas, do contorno de Andradas e	

Ipuiúna, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painéis, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho em todo o lote Sul de Minas, serviço de atendimento médico e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária.

Em relação a solicitação de inclusão dos segmentos da BR-459 até a divisa com o estado de São Paulo e da MG-350, de Delfim Moreira até o entroncamento com a BR-459 informamos que, embora não façam parte da atual composição do Lote, constam dos investimentos pré-autorizados, e poderão ser feitos mediante reequilíbrio econômico-financeiro da concessionária, nos termos da cláusula referente a novos investimentos do Contrato.

Quanto às demais intervenções solicitadas informamos que não fazem parte da atual composição do Lote, mas poderão ser eventualmente incluídas 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 123

Item: - (Lote 2)

Objeto: Tendo em vista o Programa de Concessões Rodoviárias, que inclui importante via no Município de Poços de Caldas, a LMG 877, solicitamos o obséquio de incluir execução de trevo de acesso ao bairro Morada dos Pássaros, no KM 1,2 dessa rodovia, bem como trevo de acesso à via estrutural, esta última via estrutural local, no KM 14,9 da mesma rodovia (LMG 877).

Justificativa: -

Resposta:

Já existem dispositivos de acesso do tipo rotatória que atendem à necessidade pretendida. Não houve necessidade de implantação de novos dispositivos.

QUESTIONAMENTO 124

Item: 16 – Edital (Lote 1)

Objeto: Sugestão de Parcelamento do Valor da Outorga

Justificativa:

O item objeto do questionamento prevê que a outorga deverá ser paga em parcela única, como condição precedente à assinatura do Contrato. Sugerimos que o Valor da Outorga seja (i) diminuído visando maior atratividade de players bem como seja (ii) parcelado do seguinte modo: Pagamento de Outorga Fixa Inicial correspondente a um percentual da Outorga Total; E o restante da Outorga paga parcelada com valores fixos anuais. Isso permite a maior adesão por players e, também, possibilita a melhoria no fluxo de pagamentos da SPE bem como a majoração no valor da oferta da Outorga.

Resposta:

A opção político-regulatória foi a de prever o pagamento do montante previsto em Edital como condição de assinatura do contrato.

QUESTIONAMENTO 125

Item: 2 – Anexo 2 (Lote 1)

Objeto: Rodovias com Baixo Fluxo de Veículos. Assim, sugerimos que com relação a estas rodovias que possuem VDM muito baixo, a obrigação contratual seja limitada à manutenção do pavimento e conserva de rotina, sob pena de acarretar a oneração da tarifa de pedágio.

Justificativa:

A remuneração da SPE advém da tarifa de pedágio, e a obrigação contratual de implantação/investimentos e operação de toda a logística de atendimento ao usuário e arrecadação de pedágio é onerosa. Verificamos que há Rodovias que possuem VDM muito baixo e que não fazem face aos investimentos/operação supra citados. Assim, sugerimos que com relação a estas rodovias que possuem VDM muito baixo, a obrigação

contratual seja limitada à manutenção do pavimento e conserva de rotina, sob pena de acarretar a oneração da tarifa de pedágio.

Resposta:

Os estudos possuem como premissa a isonomia dos serviços aos usuários de todas as rodovias do lote, razão pela qual os parâmetros de desempenho e de serviço serão idênticos em todas as respectivas rodovias.

QUESTIONAMENTO 126

Item: 2 – Anexo 2 (Lote 2)

Objeto: Rodovias com Baixo Fluxo de Veículos. Assim, sugerimos que com relação a estas rodovias que possuem VDM muito baixo, a obrigação contratual seja limitada à manutenção do pavimento e conserva de rotina, sob pena de acarretar a oneração da tarifa de pedágio.

Justificativa:

A remuneração da SPE advém da tarifa de pedágio, e a obrigação contratual de implantação/investimentos e operação de toda a logística de atendimento ao usuário e arrecadação de pedágio é onerosa. Verificamos que há Rodovias que possuem VDM muito baixo e que não fazem face aos investimentos/operação supra citados. Assim, sugerimos que com relação a estas rodovias que possuem VDM muito baixo, a obrigação contratual seja limitada à manutenção do pavimento e conserva de rotina, sob pena de acarretar a oneração da tarifa de pedágio.

Resposta:

Os estudos possuem como premissa a isonomia dos serviços aos usuários, razão pela qual os parâmetros de desempenho e de serviço serão idênticos em todas as respectivas rodovias.

QUESTIONAMENTO 127

Item: 19.13 – Contrato (Lote 1)

Objeto: A operacionalização do DUF é complexa para Rodovias que não têm histórico da arrecadação de pedágio bem como com baixo nível de usuários a serem beneficiados pelo DUF. Sugestão é a exclusão do DUF.

Justificativa: A operacionalização do DUF é complexa para Rodovias que não têm histórico da arrecadação de pedágio bem como com baixo nível de usuários a serem beneficiados pelo DUF. Sugestão é a exclusão do DUF.

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.

QUESTIONAMENTO 128

Item: 19.13 – Contrato (Lote 2)

Objeto: A operacionalização do DUF é complexa para Rodovias que não têm histórico da arrecadação de pedágio bem como com baixo nível de usuários a serem beneficiados pelo DUF. Sugestão é a exclusão do DUF.

Justificativa:

A operacionalização do DUF é complexa para Rodovias que não têm histórico da arrecadação de pedágio bem como com baixo nível de usuários a serem beneficiados pelo DUF. Sugestão é a exclusão do DUF.

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.

QUESTIONAMENTO 129

Item: 2 – Demanda (Lote 1)

Objeto: Defasagem das Contagens Volumétricas de Tráfego. Em reunião realizada sob a liderança do BNDES (Market Sounding) foi reconhecido que as contagens volumétricas são de dados antigos e complementadas com informações de aparelhos de acreditamos defasados. Também foi informado que novas contagens estavam sendo realizadas. Assim, sugerimos recalculer a viabilidade do Projeto bem como a divulgação das novas contagens.

Justificativa:

Em reunião realizada sob a liderança do BNDES (Market Sounding) foi reconhecido que as contagens volumétricas são de dados antigos e complementadas com informações de aparelhos de acreditamos defasados. Também foi informado que novas contagens estavam sendo realizadas. Assim, sugerimos recalculer a viabilidade do Projeto bem como a divulgação das novas contagens.

Resposta:

Os estudos de viabilidade foram atualizados e serão disponibilizados com a realização de pesquisas de campo de tráfego (origem-destino e de preferência declarada).

QUESTIONAMENTO 130

Item: 2 – Demanda (Lote 2)

Objeto: Defasagem das Contagens Volumétricas de Tráfego. Em reunião realizada sob a liderança do BNDES (Market Sounding) foi reconhecido que as contagens volumétricas são de dados antigos e complementadas com informações de aparelhos de acreditamos defasados. Também foi informado que novas contagens estavam sendo realizadas. Assim, sugerimos recalculer a viabilidade do Projeto bem como a divulgação das novas contagens.

Justificativa:

Em reunião realizada sob a liderança do BNDES (Market Sounding) foi reconhecido que as contagens volumétricas são de dados antigos e complementadas com informações de aparelhos de acreditamos defasados. Também foi informado que novas contagens estavam sendo realizadas. Assim, sugerimos recalculer a viabilidade do Projeto bem como a divulgação das novas contagens.

Resposta:

Os estudos de viabilidade foram atualizados e serão disponibilizados com a realização de pesquisas de campo de tráfego (origem-destino e de preferência declarada).

QUESTIONAMENTO 131

Item: - (Lote Geral)

Objeto: Geral:
Duplicação de trechos urbanos, com guardrails, semelhante ao contrato da MG-050, onde as entradas e saídas das cidades são duplicadas (como o caso de Itaúna, Divinópolis e outras cidades).
Estabelecimento de tarifas diferentes entre os trechos duplicados e os de pista simples.

Justificativa: -

Resposta:

O volume de tráfego das rodovias foi considerado na análise de nível de serviço realizada, sendo que, para o lote Sul de Minas a execução de terceiras faixas foi suficiente para manter o nível de serviço proposto, pela metodologia preconizada no

manual do HCM. Adicionalmente, cabe mencionar que foi inserida duplicação de 11,32 km e de 67,8 de faixas adicionais na BR-365, no lote do Triângulo Mineiro. Como política tarifária, não é prevista a reclassificação tarifária em trechos de pista dupla.

QUESTIONAMENTO 132

Item: - (Lote 1)

Objeto: Lote 1 (Triângulo):

- Duplicação da BR 365 entre o trevo com o Anel Viário de Uberlândia e o retorno que liga à UHE Miranda (aproximadamente 15 km). Atualmente o trecho já está com o tráfego elevado e a perspectiva de entrada em operação da LD Celulose deverá elevar ainda mais o fluxo de veículos. Uberlândia é uma das cidades que mais crescem no estado e o fluxo de veículos na sua área de influência é cada vez maior, o que, por sua vez, indica que há demanda para a duplicação desse trecho.
- Duplicação da BR 365 entre o Km 486 e a chegada à Patrocínio (aproximadamente 10 km).
- Estabelecimento de gatilho de demanda na BR 365 (entre Uberlândia e Patrocínio). Atualmente a rodovia apresenta movimento significativo e talvez o estabelecimento de gatilho de demanda para duplicação seja uma forma de viabilizar o aumento de capacidade sem gerar risco de demanda para a concessionária. O trecho duplicado poderia ter um pedágio maior do que o não duplicado.

Justificativa: -

Resposta:

O Programa de Concessão Rodoviárias de MG promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. Em relação à BR 365, haverá a implantação de 11 km de duplicação entre o Anel Viário de Uberlândia e a cabeceira da ponte sobre o Rio Araguari, além de 67,8 km de faixas adicionais. Ressaltamos que a realização das obras de ampliação de capacidade proporcionará maior fluidez e segurança no tráfego, assegurando um adequado nível de serviço da rodovia. O concessionário deverá manter o nível de serviço da rodovia e, como proposto, caso seja extrapolado, caberá ao Poder Concedente avaliar e autorizar novas obras de ampliação de capacidade, mediante reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, a fim de assegurar a manutenção do nível de serviço da rodovia.

QUESTIONAMENTO 133

Item: - (Lote 2)

Objeto: Lote 2 (Sul de Minas)

- Obras que agreguem maior segurança na BR-459 entre Ipuiúna e Congonhal, especialmente no trecho de serra nas proximidades da Pedra do Mirante. O trecho, como mostrado na imagem abaixo, é muito sinuoso e perigoso. Defesas físicas e ampliação do raio de curva parecem ser boas soluções.
- Construção de acostamento e terceiras faixas na MG-290, entre Pouso Alegre e Jacutinga.
- Construção de terceiras faixas na BR-459, entre Pouso Alegre e Itajubá.
- MG-455: Construção de novo acesso ao município de Andradas, no cruzamento com a Avenida Ricarti Teixeira.

Justificativa: -

Resposta:

O PER define como obrigação da Concessionária a implantação de defesas em curvas críticas e implantação de acostamentos na MG 290 onde, atualmente, não há, contribuindo para a melhoria da segurança viária. Há também previsão de correção de curva nessa rodovia. As análises de nível de serviço indicaram a necessidade de implantação de faixas adicionais em trechos da BR 459, entre Pouso Alegre e Itajubá, no entanto, não indicaram necessidade de implantação de faixa adicional na MG 290.

Não está previsto novo acesso no local indicado da MG-455, pois a rotatória existente atende à necessidade de acesso a Andradas. Entretanto, está prevista a construção de um contorno neste município, contribuindo para segregação do tráfego urbano da rodovia.

QUESTIONAMENTO 134

Item:	- (Lote Outro)
Objeto:	A CENTRAL DE EDITAIS LTDA, empresa sediada a Rua V, 75, Bairro Jardim Vera Cruz- Contagem - MG, inscrita no CGC sob o nº. 09.171.829/0001-21, solicita de V.Sas. Edital em referência.

Justificativa: -

Resposta:

A questão foi respondida diretamente ao solicitante via e-mail.

QUESTIONAMENTO 135

Item:	- (Lote 2)
Objeto:	Solicitamos a inclusão do Contorno no município de Ipuiuna, uma vez que trata-se de importante obra para os munícipes, devido ao grande número de atropelamentos dentro do perímetro urbano.

Justificativa: -

Resposta:

A construção do Contorno de Ipuiuna foi inserida como obra obrigatória a ser realizada pela futura concessionária.

QUESTIONAMENTO 136

Item:	- (Lote 1)
Objeto:	SUGESTÃO: Em contrapartida da Estadualização, seja todo FUNDO gerado pela concessão reinvestido na BR 365 até a conclusão do Projeto Executivo de melhorias realizado pelo DNIT.

Justificativa: -

Resposta:

Foi estabelecido em contrato que o Poder Concedente fica autorizado a utilizar parcela da eventual outorga fixa prevista no edital para a duplicação parcial ou total da BR365, que já consta como um dos investimentos pré-autorizados.

QUESTIONAMENTO 137

Item:	1.1 – Demanda (Lote Geral)
Objeto:	Além do critério regional, foram utilizados outros critérios para a divisão dos lotes dentro de um mesmo subsistema?

Justificativa:

A divisão dos lotes impacta na possível sinergia nas estruturas de obra e da concessão

Resposta:

A definição dos lotes rodoviários se deu em 3 etapas:

1 - Priorização de trechos/regiões do estado por parte do Governo do Estado de MG para estudo.

2 - Modelo de simulação de demanda identificou trechos de baixo volume de tráfego (a serem desconsiderados) e trechos com elevado volume de demanda (a serem incluídos no estudo)

3 - O modelo econômico-financeiro, com base nas projeções de receita, dos investimentos de engenharia, custos operacionais e socioambientais, analisou a viabilidade dos lotes rodoviários, sendo estudadas configurações para a obtenção do lote final, visando a isonomia dos serviços oferecidos aos usuários do Programa de Concessões, a equidade tarifária e a maior extensão concedida da malha.

QUESTIONAMENTO 138

Item:	1.3 – Demanda (Lote Geral)
Objeto:	Todas as inclusões de rodovias federais e municipais já estão delegadas para que haja suas respectivas concessões?

Justificativa: Devido ao fato de alguns trechos possuírem rodovias federais e municipais,

a pergunta visa evitar atrasos no processo de concessão	
Resposta: O Programa de Concessões rodoviárias possui trechos de jurisdição federal que serão transferidos ao Estado pelo Governo Federal. A formalização da estadualização de trechos federais foi concluída, por meio da assinatura do termo de transferência. No caso do trecho municipal referente ao Contorno de Santa Rita de Caldas no lote 2, foi celebrado convênio de delegação para a delegação do trecho pelo Município ao Estado.	
QUESTIONAMENTO 139	
Item:	2.1.2 – Demanda (Lote Geral)
Objeto:	Devido o cenário pós pandemia não ter sido atualizado nas rodovias que serão concessionadas, como será o reequilíbrio econômico financeiro, considerando que a pandemia é um caso fortuito ou de força maior?
Justificativa: Possíveis impactos financeiros no modelo de concessão provocados pelo cenário pós pandemia	
Resposta: O estudo de demanda passou por atualização, considerando as pesquisas de campo de tráfego que foram realizadas em 2021. Nesse sentido, o efeito da pandemia já foi considerado nos estudos e não haverá compartilhamento de risco de tráfego e eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será analisada caso a caso.	
QUESTIONAMENTO 140	
Item:	2.1 – Demanda (Lote Geral)
Objeto:	Devido as contagens não terem sido atualizadas nas rodovias a serem concessionadas, haverá revisão do modelo econômico financeiro em virtude da redução de caixa, ocasionado pelo cenário pós pandemia?
Justificativa: Possíveis impactos financeiros no modelo de concessão provocados pelo cenário pós pandemia	
Resposta: O estudo de demanda passou por atualização, bem como o modelo econômico-financeiro, considerando as pesquisas de campo de tráfego que foram realizadas em 2021.	
QUESTIONAMENTO 141	
Item:	2.1 – Demanda (Lote Geral)
Objeto:	Serão realizadas novas contagens para aferir o tráfego inicial da modelagem financeira?
Justificativa: A atualização dos estudos de tráfego é importante para que o modelo financeiro reflita a realidade	
Resposta: O estudo de demanda passou por atualização, a partir das pesquisas de campo de tráfego que foram realizadas em 2021.	
QUESTIONAMENTO 142	
Item:	8 – Demanda (Lote 1)
Objeto:	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?
Justificativa: É necessário a contenção/bloqueio das rotas de fuga, buscando evitar evasões e consequentemente a redução de receitas	
Resposta: Foi estabelecido que a concessionária poderá implantar cabines de bloqueio, mediante prévia autorização do Poder Concedente, sem direito ao reequilíbrio econômico-financeiro desse investimento.	

QUESTIONAMENTO 143	
Item:	- (Lote Geral)
Objeto:	Devido ao processo de arbitragem junto à ANTT da concessão da BR 262, como se dará o reequilíbrio econômico financeiro advindo do impacto de uma possível caducidade, ou relicitação, da concessão da rodovia?
Justificativa: O processo de Arbitragem da BR 262, pode impactar a obtenção de receitas do modelo de concessão	
Resposta: A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será analisada caso a caso. A alocação de risco proposta atribui ao poder concedente o risco por 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 desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato	
QUESTIONAMENTO 144	
Item:	25.1.38 – Contrato (Lote Geral)
Objeto:	Sugerimos retirar dos riscos assumidos pela concessionária a retirada da cláusula 25.1.38
Justificativa: Cláusula com nível de subjetividade	
Resposta: Essa previsão é usual em contratos de concessão, inclusive do setor rodoviário, e é compatível com a melhor prática de alocação no sentido de atribui o risco à parte que tem a melhor capacidade de gerenciamento	
QUESTIONAMENTO 145	
Item:	17 – Contrato (Lote Geral)
Objeto:	Sugerimos retirar dos riscos assumidos pela concessionária a cláusula de atraso na emissão da DUP
Justificativa: Cláusula com nível de subjetividade	
Resposta: Conforme matriz de riscos, a concessionária somente será responsabilizada por atrasos na emissão da DUP, se tiver incorrido para tanto. A Concessionária deverá formalizar os pedidos de DUP em tempo hábil, considerando a programação e cronograma de obras previstos.	
QUESTIONAMENTO 146	
Item:	- (Lote 1)
Objeto:	As melhorias previstas nas rodovias, como implantação de acostamentos, faixas adicionais, melhorias de interseções entre outras foram baseadas nos estudos de tráfego e ou no estado de conservação das rodovias?
Justificativa: É importante que as intervenções e melhoramentos previstos reflitam a necessidade da rodovia	
Resposta: Os investimentos da frente de ampliação de capacidade, melhoria e manutenção do nível de serviço propostos foram baseados nos estudos de tráfego e no cadastro de campo, que inclui o estado de conservação da rodovia.	
QUESTIONAMENTO 147	
Item:	- (Lote Geral)
Objeto:	No lançamento do Edital será feito um novo orçamento, adotando as tabelas de preços atualizadas, correto?
Justificativa: Estão sendo observados aumentos significativos nos preços dos insumos, que impactam sobremaneira no custo das obras e, por consequência, no valor de investimentos	

previstos, a pergunta visa a atualização dos preços	
Resposta: Houve atualização da data-base de setembro de 2020 para abril de 2021.	
QUESTIONAMENTO 148	
Item:	- (Lote Geral)
Objeto:	Atraves de qual mecanismo será sanado o desequilíbrio entre as variações de custos e o índice de correção anual das tarifas de pedágio
Justificativa: 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)	
Resposta: 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 149	
Item:	- (Lote Geral)
Objeto:	Solicitamos a disponibilização das composições dos BDI's utilizados e das composições de preços dos itens denominados "Composição" e "Cotação" constantes na planilha de preços
Justificativa: Acesso a composição dos BDI's para melhor entendimento dos valores do projeto	
Resposta: Os arquivos em que constam a Composição do BDI, Composições e Cotações serão disponibilizados e constam em seção específica dos Relatórios de Engenharia.	
QUESTIONAMENTO 150	
Item:	- (Lote Geral)
Objeto:	Solicitamos a disponibilização das Composições Particulares (preços que não tem como origem SICRO, SINAPI ou DER-MG) elaboradas e utilizadas na formulação do CAPEX
Justificativa: Acesso a composições particulares para compreender as estimativas de preço utilizadas na formulação do Capex	
Resposta: Os arquivos em que constam a Composição do BDI, Composições e Cotações serão disponibilizados e constam em seção específica dos Relatórios de Engenharia.	
QUESTIONAMENTO 151	
Item:	- (Lote Geral)
Objeto:	Solicitamos, por gentileza, a disponibilização dos arquivos que deram origem à memória de cálculo da verba total para a administração local (R\$ 31.521.647,88), bem como das verbas de canteiro de obras (valor total 30 anos = R\$ 30.180.140,63) e sinalização provisória de obras (R\$ 7.545.035,16)
Justificativa: A partir da nossa experiência entendemos que os valores orçados se apresentam insuficientes para fazer frente ao programa de investimentos previsto, estando fora dos parâmetros normais de orçamento de obras rodoviárias	
Resposta: Os relatórios de Engenharia foram ajustados para constar a informação. No que tange à precificação dos Serviços preliminares foram utilizadas as seguintes porcentagens com base em referências de mercado: *1,98% do total para Administração, conforme Acórdão nº 2622/2013 – TCU; *2,0% do total para Instalações de Canteiro; *2,5% do total para elaboração de Projetos, além de 1,6% adicional para os projetos de OAE;	

*0,5% do total para Mobilização e Desmobilização;

*0,5% do total para Sinalização de Obras.

QUESTIONAMENTO 152

Item: - (Lote Geral)

Objeto: Solicitamos que informem quando foram realizados os levantamentos nas rodovias, que deram origem aos quantitativos previstos na estimativa de CAPEX

Justificativa:

Entender a data de realização dos levantamentos é importante para fazer projeções ao longo da concessão

Resposta:

Os levantamentos em campo foram realizados entre julho e agosto de 2020, já o levantamento da BR-365 aconteceu em outubro de 2020. Para a estimativa dos investimentos em pavimento, foi utilizado o software HDM4, que modeliza a deterioração do pavimento, de acordo com o levantamento do pavimento e as estimativas de tráfego, para todo período da concessão. Nesse sentido, a projeção dos investimentos levou em consideração o desgaste ocorrido desde a data de levantamento das informações em campo até o final do prazo da concessão.

QUESTIONAMENTO 153

Item: - (Lote Geral)

Objeto: Houve algum acréscimo de contingência ao orçamento de investimentos devido ao desgaste ocorrido/a ocorrer nas rodovias entre a data de levantamento e a data de realização do leilão?

Justificativa:

Devido ao tempo entre as etapas do processo, é necessário o entendimento de valores destinados à contingência

Resposta:

Os estudos estimam o desgaste ocorrido no pavimento não só entre o momento de levantamento e o leilão, como também durante todo o período de concessão.

QUESTIONAMENTO 154

Item: - (Lote Geral)

Objeto: Qual é o nível de evolução dos estudos de engenharia e dos projetos que deram origem às estimativas de CAPEX?

Justificativa:

O objetivo do questionamento é entender o nível de maturidade dos projetos e a evolução dos estudos de engenharia

Resposta:

Os estudos e projetos foram desenvolvidos em nível conceitual, através de base de dados e imagens de satélite (Infraworks e Google), levantamento de campo por vídeo-registro, sondagens, ensaios de caracterização, CBR (California Bearing Ratio/Índice de Suporte Califórnia) e contagens de tráfego. Todos serão disponibilizados assim como os anteprojetos geométricos. Para a projeção dos investimentos em ampliação de capacidade levou-se em consideração a evolução do nível de serviço para o período de análise, conforme metodologia preconizada do Manual do HCM. Para os investimentos no pavimento, foi utilizado o software HDM4.

QUESTIONAMENTO 155

Item: - (Lote Geral)

Objeto: Todos os estudos de engenharia e os projetos que deram origem às estimativas de CAPEX serão disponibilizados?

Justificativa:

A análise dos projetos e estudos é importante para o entendimento do processo de concessão

Resposta:

Todos os estudos de engenharia e os anteprojetos geométricos elaborados serão

disponibilizados.	
QUESTIONAMENTO 156	
Item:	- (Lote Geral)
Objeto:	Solicitamos, por gentileza, a disponibilização dos arquivos que deram origem à documento correspondente ao arquivo "1.0-BNDES.CN-CAPEX Serv Prelim" do CAPEX para o Lote 1
Justificativa: A solicitação prende-se ao entendimento das bases de preços e índices utilizados no arquivo	
Resposta: Os relatórios de Engenharia foram ajustados para constar a informação. No que tange à precificação dos Serviços preliminares foram utilizadas as seguintes porcentagens com base em referências de mercado: *1,98% do total para Administração, conforme Acórdão nº 2622/2013 – TCU; *2,0% do total para Instalações de Canteiro; *2,5% do total para elaboração de Projetos, além de 1,6% adicional para os projetos de OAE; *0,5% do total para Mobilização e Desmobilização; *0,5% do total para Sinalização de Obras.	
QUESTIONAMENTO 157	
Item:	- (Lote Geral)
Objeto:	Sugerimos a retirada de compartilhamento das Receitas acessórias de 20% para modicidade tarifária. Essas receitas são pequenas para refletir em ganhos para os usuários.
Justificativa: Consideramos as receitas pequenas para refletir em ganhos para os usuários	
Resposta: A opção político-regulatória foi a de estabelecer o compartilhamento de receita acessória, o que é uma prática também observada em contratos de concessão de rodovia de outros Estados.	
QUESTIONAMENTO 158	
Item:	- (Lote 2)
Objeto:	Lote 2 - sugerimos reavaliar o cronograma de CAPEX a fim de tornar a concessão plena e eliminar a necessidade dos R\$ 37 milhões de contraprestação.
Justificativa: Promover maior padronização dos modelos financeiros dos lotes, com relação ao modelo de concessão	
Resposta: O estudo de viabilidade desenvolvido adotou como premissa os estudos de tráfego e as necessidades de engenharia, a fim de promover os investimentos necessários e a oferta de serviços aos usuários das rodovias. Salientamos que, no leilão, o valor da contraprestação poderá ser reduzido por ser o critério de seleção do vencedor, e caso chegue ao valor de R\$ 0 de contraprestação, afasta-se a aplicação dos dispositivos relativos à PPP, aplicando-se apenas aqueles referentes à concessão comum.	
QUESTIONAMENTO 159	
Item:	4 – Relatório Operacional (Lote Geral)
Objeto:	Por que não foram previstos serviços de apoio como parte das obrigações da concessionária?
Justificativa: Entender porque não foram previstos os serviços de socorro médicos, caminhão pipa e caminhão gaiola	
Resposta: Os estudos foram alterados a fim de prever a prestação de serviço acessório de socorro	

mecânico, a disponibilização de caminhões-pipa para combate a incidentes, caminhão guindauto adaptado para a apreensão e transporte de animais e serviço de atendimento médico de emergência.

QUESTIONAMENTO 160

Item: 4 – Relatório Operacional (Lote Geral)

Objeto: A ausência de cargos de diretoria na estrutura organizacional proposta não penaliza a concessionária na obtenção e controle de financiamentos e/ou recursos no mercado de capitais?

Justificativa:

Entendimento da estrutura organizacional prevista na concessão, para adequação ao modelo

Resposta:

A estrutura administrativa da concessão foi dimensionada de acordo com os parâmetros operacionais exigidos no Programa de Exploração Rodoviária. Nesse sentido, essas funções serão assumidas pelos gerentes e diretor presidente de cada área da concessão.

QUESTIONAMENTO 161

Item: 13.3.1. – Relatório Operacional (Lote Geral)

Objeto: Sugerimos aumentar para a média de 12 roçadas anuais a quantidade de roçadas/capina das conservas de rotina

Justificativa:

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. O nível sugerido é o mesmo atualmente praticado pelas concessionárias da região

Resposta:

Embora o parâmetro de desempenho seja de realização de: i) poda manual e mecanizada, no mínimo duas vezes ao ano; e ii) poda manual e mecanizada, no mínimo uma vez ao ano nas áreas nobres e edificações, instalações operacionais, foi precificada a execução da roçada 4 vezes ao ano e poda manual e mecanizada e 1 completa, totalizando 5 roçadas.

QUESTIONAMENTO 162

Item: - (Lote Geral)

Objeto: Antecipar no tempo as obras de contorno previstas e incluir obras de contorno para outras cidades: Ipuíuna, Santa Rita e outras

Justificativa:

A demanda social pela construção de contornos será grande, após a concessão da malha à iniciativa privada

Resposta:

Foi inserido o Contorno de Ipuíuna no lote 2 e os Contornos previstos para os lotes (Contorno de Perdizes no lote 1 e Contorno de Andradas no lote 2) foram antecipados para o primeiro ciclo de investimentos da frente de ampliação de capacidade e melhorias. O contorno de Santa Rita de Caldas, já existente, será incorporado ao Lote 2 na concessão.

QUESTIONAMENTO 163

Item: - (Lote Geral)

Objeto: Limitar a obrigação da concessionária, à prestação de serviço de socorro mecânico aos trechos rodoviários não incorporados à malha urbana municipal - para evitar abusos e desequilíbrios

Justificativa:

Na prática, impor à concessionária a obrigação de prestação de serviços de apoio mecânico em área urbana provoca um desequilíbrio entre o serviço a ser prestado e o usuário pagante

Resposta:

As obrigações da concessionária relativas a prestação de serviços operacionais em

trechos urbanos foram especificadas no PER.	
QUESTIONAMENTO 164	
Item:	- (Lote Geral)
Objeto:	O Poder Concedente deverá se obrigar a firmar, com as Prefeituras beneficiadas pelo programa (tanto pela melhoria da malha, como pela arrecadação de ISSQN), convênios nos quais a prefeitura se obriga a disponibilizar ambulâncias para atendimento ao usuário da rodovia (sem exclusividade).
Justificativa: Apesar de compreensível economicamente a não previsão de prestação de serviço de atendimento médico (ou assemelhado), pela concessionária, na malha rodoviária a ser concedida, há de se prever forma alternativa de garantia deste serviço ao usuário	
Resposta: A contribuição foi acatada, tendo sido incorporado o Serviço de Atendimento Médico, por meio de ambulância tipo C, no Lote.	
QUESTIONAMENTO 165	
Item:	- (Lote Geral)
Objeto:	Que à época do lançamento do edital, se apresente um estudo de tráfego atualizado, lastreado em contagens nos locais das praças de pedágio, e em pesquisas de origens e destinos que assegurem a melhor base metodológica de projeção possível
Justificativa: A documentação disponibilizada, referente ao Estudo de Tráfego (estimativa inicial e projeções) foi elaborada com base em dados secundários	
Resposta: Os estudos de viabilidade foram atualizados e serão disponibilizados com a realização de pesquisas de campo de tráfego.	
QUESTIONAMENTO 166	
Item:	- (Lote Geral)
Objeto:	Proposta é de exigir a subscrição do valor solicitado como condição prévia à assinatura do contrato, mas se prever a possibilidade de sua integralização ao longo do primeiro ano da concessão. Para formalização do contrato, a integralização deveria se limitar a 10% do total a integralizar em 12 meses.
Justificativa: No item 8.1 do Edital se prevê subscrição e integralização de capital, na SPE, em mesmo valor, como condição prévia à assinatura do contrato	
Resposta: Os valores de subscrição e integralização do capital social estão aderentes aos resultados obtidos no bojo dos estudos econômico-financeiros, conforme premissa mencionada nos Relatórios de Avaliação Econômico-Financeira de cada lote.	
QUESTIONAMENTO 167	
Item:	- (Lote Geral)
Objeto:	Confirmar valores anuais de coberturas - item 35.2
Justificativa: -	
Resposta: Os valores de cobertura do seguro foram revistos.	
QUESTIONAMENTO 168	
Item:	- (Lote Geral)
Objeto:	Esclarecer que as exigências de seguros devem ser exclusivamente ofertadas pelo mercado segurador nacional na data da entrega da proposta.
Justificativa: -	
Resposta: As exigências em relação aos seguros estão alinhadas ao que é usualmente adotado em	

concessões de rodovias, vide contrato do Lote Piracicaba-Panorama, da ARTESP, e contratos da BR-153/414/080/TO/GO e BR-116/101/SP/RJ, ambos da ANTT.

QUESTIONAMENTO 169

Item: - (Lote Geral)

Objeto: Na modalidade de seguro de responsabilidade civil poderá ser incluída garantia de responsabilidade civil do empregador (ao invés de responsabilidade trabalhista)

Justificativa:

A leitura e interpretação deste item pode, eventualmente, levar a entendimento diverso acerca da sua extensão e aplicabilidade.

Resposta:

O contrato foi ajustado.

QUESTIONAMENTO 170

Item: - (Lote Geral)

Objeto: Permitir que a comprovação de experiência prévia poderá ser realizada por empresa do mesmo grupo econômico da licitante.

Justificativa:

As estruturas societárias dos diferentes grupos econômicos podem ser tal que a empresa a participar da licitação não seja a detentora do atestado, mas ambas estejam sob o mesmo controle societário final

Resposta:

A minuta de edital foi alterada para prever a possibilidade de apresentação de atestados emitidos em nome de empresa Controlada, Controladora, Coligada ou sob o mesmo controle comum da Licitante ou de um dos consorciados, em caso de Consórcio.

QUESTIONAMENTO 171

Item: - (Lote Geral)

Objeto: Em um cenário em que a reforma tributária a ser aprovada venha a afetar o resultado esperado, da SPE e/ou de seus acionistas, o edital deverá prever que ou seja possível a promoção de reequilíbrio econômico, ou deve permitir, ao licitante, a opção de não assinar o contrato - sem aplicação de qualquer penalidade, por tal deliberação.

Justificativa:

Há uma reforma tributária em discussão no Legislativo Federal, que pode/deve afetar a rentabilidade do investimento líquido das empresas que venham a participar do certame.

Resposta:

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.

QUESTIONAMENTO 172

Item: - (Lote Geral)

Objeto: Promover uma atualização efetiva dos preços de todos os itens da concessão (e não apenas atualizá-los com base em índices, desde 2020)

Justificativa:

Os preços bases das obras e investimentos foram todos valorados em 2020.

Resposta:

Houve atualização da data-base de setembro de 2020 para abril de 2021.

QUESTIONAMENTO 173

Item: - (Lote Geral)

Objeto: Favor confirmar a efetiva aplicabilidade deste regime e alíquota (do ponto de vista fiscal e legal)

<p>Justificativa: O edital adotou o regime cumulativo com alíquota de 3,65%</p>	
<p>Resposta: É prática do governo federal a utilização do regime cumulativo de PIS/CONFIS, com alíquotas de 0,65% e 3,00%, respectivamente. Isto pode ser verificado também nos estudos realizados para a concessão do Governo Federal da BR-153/414/080.</p>	
<p>QUESTIONAMENTO 174</p>	
Item:	1.3.2 – Anexo 18 (Lote Geral)
Objeto:	<p>É imputado à concessionária o risco de eventuais modificações na legislação de impostos sobre a renda. Este é um ponto que é importante trazer para o debate, uma vez que, hoje, está se discutindo a nível federal a reforma tributária que poderá impactar de forma significativa os rendimentos que a concessionária poderá ter no futuro, seja através do pagamento de dividendos ou juros sobre capital próprio.</p> <p>Na modelagem proposta na consulta pública, por questões temporais, não foi considerado tal reforma. A depender do resultado da reforma tributária, o retorno esperado para o investidor através das estimativas proventos pagos pela concessionária podem ser impactados negativamente, reduzindo o retorno esperado do frente ao exercício do EVTEA e por consequência a atratividade do projeto.</p> <p>Com o objetivo de trazer equilíbrio para este tema tão sensível ao investidor privado, a sugestão é de exclusão desta cláusula, e alocação deste risco para o poder concedente, tanto no caso de redução ou aumento da carga tributária ao longo de todo o prazo da concessão.</p>
<p>Justificativa: É imputado à concessionária o risco de eventuais modificações na legislação de impostos sobre a renda. Este é um ponto que é importante trazer para o debate, uma vez que, hoje, está se discutindo a nível federal a reforma tributária que poderá impactar de forma significativa os rendimentos que a concessionária poderá ter no futuro, seja através do pagamento de dividendos ou juros sobre capital próprio.</p> <p>Na modelagem proposta na consulta pública, por questões temporais, não foi considerado tal reforma. A depender do resultado da reforma tributária, o retorno esperado para o investidor através das estimativas proventos pagos pela concessionária podem ser impactados negativamente, reduzindo o retorno esperado do frente ao exercício do EVTEA e por consequência a atratividade do projeto.</p> <p>Com o objetivo de trazer equilíbrio para este tema tão sensível ao investidor privado, a sugestão é de exclusão desta cláusula, e alocação deste risco para o poder concedente, tanto no caso de redução ou aumento da carga tributária ao longo de todo o prazo da concessão.</p>	
<p>Resposta: Esta cláusula observa a disposição do art. 9º, §3º da Lei nº 8987/93, que estabelece a revisão da tarifa diante da criação, extinção ou alteração de quaisquer tributos ou encargos legais, ressalvados os impostos sobre a renda.</p>	
<p>QUESTIONAMENTO 175</p>	
Item:	1.6 – Anexo 18 (Lote 2)
Objeto:	<p>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</p>

	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.
<p>Justificativa: 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.</p>	
<p>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 desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, seguindo o formato mais usualmente adotado no setor. Apesar disso, 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, que mitigam o risco de demanda. Para além disso, caso seja necessário realizar obras de ampliação de capacidade além das previstas no estudo de demanda, em razão do atingimento do nível de serviço, a concessionária deverá ser reequilibrada se o Poder Concedente autorizar a execução de referidas obras.</p>	
QUESTIONAMENTO 176	
Item:	- (Lote 2)
Objeto:	Exclusão de investimentos obrigatórios de longo prazo
<p>Justificativa: 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.</p>	
<p>Resposta: Os Estudos de Viabilidade buscaram um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio adequada. Nesse sentido, foram inseridos dois ciclos de investimentos em obras de ampliação de capacidade e melhorias, sendo que o primeiro ciclo - do ano 3 ao ano 8 - responde pela maior parte dos investimentos desta Frente. Os demais investimentos em obras de ampliação e melhorias se concentram no segundo ciclo, do ano 16 ao ano 20, e a exclusão destes investimentos não atenderia às necessidades dos usuários.</p>	
QUESTIONAMENTO 177	
Item:	Definições – Edital (Lote 2)
Objeto:	A tarifa básico de pedágio na data base de set/20 foi estimada em R\$0,13/km.

	<p>Cabe destacar fatos relevantes que ocorreram desde set/20 até a data do eventual leilão, estimado para final de 2021: (i) aumento do preço dos insumos necessários para a construção de ativos rodoviários, o que impacta 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), conforme mencionado no apontamento sobre alocação de riscos, a alocação do risco de alteração dos tributos sobre renda (incluindo eventual tributo sobre dividendos) a favor ou contra a concessionária para o poder concedente.</p>
	<p>Justificativa:</p> <p>A tarifa básico de pedágio na data base de set/20 foi estimada em R\$0,13/km. Cabe destacar fatos relevantes que ocorreram desde set/20 até a data do eventual leilão, estimado para final de 2021: (i) aumento do preço dos insumos necessários para a construção de ativos rodoviários, o que impacta 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), conforme mencionado no apontamento sobre alocação de riscos, a alocação do risco de alteração dos tributos sobre renda (incluindo eventual tributo sobre dividendos) a favor ou contra a concessionária para o poder concedente.</p>
	<p>Resposta:</p> <p>No que se refere ao item (i), cabe informar que, a partir do estudo de demanda e de benchmarking realizado, foi adotado como política tarifária a tarifa quilométrica de R\$ 0,13/km (valores de setembro/2020), no intuito de garantir a equidade tarifária e a isonomia dos serviços oferecidos a todos os usuários, bem como houve atualização da data-base de setembro de 2020 para abril de 2021.</p> <p>No que se refere ao item (ii) a alocação observa a disposição do art. 9º, §3º da Lei nº 8987/93, que estabelece a revisão da tarifa diante da criação, extinção ou alteração de quaisquer tributos ou encargos legais, ressalvados os impostos sobre a renda.</p>
QUESTIONAMENTO 178	
Item:	1.3.1 – Anexo 18 (Lote 1)
Objeto:	<p>É imputado à concessionária o risco de eventuais modificações na legislação de impostos sobre a renda. Este é um ponto que é importante trazer para o debate, uma vez que, hoje, está se discutindo a nível federal a reforma tributária que poderá impactar de forma significativa os rendimentos que a concessionária poderá ter no futuro, seja através do pagamento de dividendos ou juros sobre capital próprio.</p> <p>Na modelagem proposta na consulta pública, por questões temporais, não foi considerado tal reforma. A depender do resultado da reforma tributária, o retorno esperado para o investidor através das estimativas proventos pagos pela concessionária podem ser impactados negativamente, reduzindo o retorno esperado do frente ao exercício do EVTEA e por consequência a atratividade do projeto.</p> <p>Com o objetivo de trazer equilíbrio para este tema tão sensível ao investidor privado, a sugestão é de exclusão desta cláusula, e alocação deste risco para o</p>

	poder concedente, tanto no caso de redução ou aumento da carga tributária ao longo de todo o prazo da concessão.
<p>Justificativa:</p> <p>É imputado à concessionária o risco de eventuais modificações na legislação de impostos sobre a renda. Este é um ponto que é importante trazer para o debate, uma vez que, hoje, está se discutindo a nível federal a reforma tributária que poderá impactar de forma significativa os rendimentos que a concessionária poderá ter no futuro, seja através do pagamento de dividendos ou juros sobre capital próprio.</p> <p>Na modelagem proposta na consulta pública, por questões temporais, não foi considerado tal reforma. A depender do resultado da reforma tributária, o retorno esperado para o investidor através das estimativas proventos pagos pela concessionária podem ser impactados negativamente, reduzindo o retorno esperado do frente ao exercício do EVTEA e por consequência a atratividade do projeto.</p> <p>Com o objetivo de trazer equilíbrio para este tema tão sensível ao investidor privado, a sugestão é de exclusão desta cláusula, e alocação deste risco para o poder concedente, tanto no caso de redução ou aumento da carga tributária ao longo de todo o prazo da concessão.</p>	
<p>Resposta:</p> <p>A alocação observa a disposição do art. 9º, §3º da Lei nº 8987/93, que estabelece a revisão da tarifa diante da criação, extinção ou alteração de quaisquer tributos ou encargos legais, ressalvados os impostos sobre a renda.</p>	
QUESTIONAMENTO 179	
Item:	1.6 – Anexo 18 (Lote 1)
Objeto:	<p>É imputado à concessionária o risco de eventuais modificações na legislação de impostos sobre a renda. Este é um ponto que é importante trazer para o debate, uma vez que, hoje, está se discutindo a nível federal a reforma tributária que poderá impactar de forma significativa os rendimentos que a concessionária poderá ter no futuro, seja através do pagamento de dividendos ou juros sobre capital próprio.</p> <p>Na modelagem proposta na consulta pública, por questões temporais, não foi considerado tal reforma. A depender do resultado da reforma tributária, o retorno esperado para o investidor através das estimativas proventos pagos pela concessionária podem ser impactados negativamente, reduzindo o retorno esperado do frente ao exercício do EVTEA e por consequência a atratividade do projeto.</p> <p>Com o objetivo de trazer equilíbrio para este tema tão sensível ao investidor privado, a sugestão é de exclusão desta cláusula, e alocação deste risco para o poder concedente, tanto no caso de redução ou aumento da carga tributária ao longo de todo o prazo da concessão.</p>
<p>Justificativa:</p> <p>É imputado à concessionária o risco de eventuais modificações na legislação de impostos sobre a renda. Este é um ponto que é importante trazer para o debate, uma vez que, hoje, está se discutindo a nível federal a reforma tributária que poderá impactar de forma significativa os rendimentos que a concessionária poderá ter no futuro, seja através do pagamento de dividendos ou juros sobre capital próprio.</p> <p>Na modelagem proposta na consulta pública, por questões temporais, não foi considerado tal reforma. A depender do resultado da reforma tributária, o retorno esperado para o investidor através das estimativas proventos pagos pela concessionária podem ser impactados negativamente, reduzindo o retorno esperado do frente ao exercício do EVTEA e por consequência a atratividade do projeto.</p> <p>Com o objetivo de trazer equilíbrio para este tema tão sensível ao investidor privado, a sugestão é de exclusão desta cláusula, e alocação deste risco para o poder concedente, tanto no caso de redução ou aumento da carga tributária ao longo de todo o prazo da concessão.</p>	

Resposta:

A alocação observa a disposição do art. 9º, §3º da Lei nº 8987/93, que estabelece a revisão da tarifa diante da criação, extinção ou alteração de quaisquer tributos ou encargos legais, ressalvados os impostos sobre a renda.

QUESTIONAMENTO 180

Item: - (Lote 1)

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 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.

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.

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.

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.

Justificativa:

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 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.

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.

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.

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.

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 - terceiras faixas e duplicação - foram inseridas no cronograma no primeiro ciclo de investimentos. Já as obras de ampliação de capacidade não previstas no PER para manutenção dos níveis de serviço possuem o risco alocado ao Poder Concedente e enseja, caso se façam necessárias, reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, conforme sugerido.

QUESTIONAMENTO 181

Item: Definições – Edital (Lote 1)

Objeto: A tarifa básico de pedágio na data base de set/20 foi estimada em R\$0,13/km. Cabe destacar fatos relevantes que ocorreram desde set/20 até a data do eventual leilão, estimado para final de 2021: (i) aumento do preço dos insumos necessários para a construção de ativos rodoviários, o que impacta o volume financeiro dos investimentos estimados no EVTEA; (ii) incertezas sobre a incidência de tributos sobre a renda, dada a discussão sobre a reforma

	<p>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), conforme mencionado no apontamento sobre alocação de riscos, a alocação do risco de alteração dos tributos sobre renda (incluindo eventual tributo sobre dividendos) a favor ou contra a concessionária para o poder concedente.</p>
<p>Justificativa:</p> <p>A tarifa básico de pedágio na data base de set/20 foi estimada em R\$0,13/km. Cabe destacar fatos relevantes que ocorreram desde set/20 até a data do eventual leilão, estimado para final de 2021: (i) aumento do preço dos insumos necessários para a construção de ativos rodoviários, o que impacta 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), conforme mencionado no apontamento sobre alocação de riscos, a alocação do risco de alteração dos tributos sobre renda (incluindo eventual tributo sobre dividendos) a favor ou contra a concessionária para o poder concedente.</p>	
<p>Resposta:</p> <p>Sobre o item (i), houve atualização da data-base de setembro de 2020 para abril de 2021. No que se refere ao item (ii) a alocação observa a disposição do art. 9º, §3º da Lei nº 8987/93, que estabelece a revisão da tarifa diante da criação, extinção ou alteração de quaisquer tributos ou encargos legais, ressalvados os impostos sobre a renda.</p>	
<p>QUESTIONAMENTO 182</p>	
<p>Item:</p>	<p>- (Lote 2)</p>
<p>Objeto:</p>	<p>A Prefeitura Municipal de Pouso Alegre, por intermédio da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes vem, mui respeitosamente, apresentar relatório sobre trechos críticos rodoviários objetos do programa de concessão das rodovias do Estado de Minas Gerais.</p> <p>Este relatório, que segue em anexo, possui viés de sugestão para trechos críticos e possui como objetivo, além da melhoria dos níveis de serviços das rodovias MG-290 e BR-459 incidentes sobre o Município, resguardar os interesses da coletividade.</p> <p>Doc: Sugestões sobre trechos</p> <p>Solicitam:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Interseção entre a MG 290 e BR 459; 2) Interseção entre a MG 290 e a avenida Dr. Jair Siqueira; 3) Interseção entre a MG 290 e a avenida Ver. Antônio da Costa Rios; 4) Interseção entre a rodovia MG-290 e a estrada municipal Ver. Brás Pereira de Moraes; 5) Duplicação da MG-290 Km 5,5 ao acesso Estrada Municipal Ver. Brás Pereira de Moraes (km 8); 6) Dispositivo de retorno no sentido de circulação Pouso Alegre – Congonhal – (Km 86 a 98); 7) Interseção da rodovia BR-459 e a rodovia MG-179 – (Km 98); 8) Interseção entre a rodovia BR-459 e a Rua Ana Godói dos Santos; 9) Interseção de entre a rodovia BR-459 e a Av. Gabriel Garcia de Azevedo; 10) Acessos entre a rodovia BR-459 e os bairros Jardim Caiçara, Cidade

	Jardim e Portal do Ipiranga (Km 107 a 111); 11) dispositivo de retorno no sentido de circulação Pouso Alegre – Santa Rita do Sapucaí (Km 107 a 124)
Justificativa: Ofício anexo	
Resposta: Sobre o primeiro item, trata-se de obra em andamento que não será concluída pela futura concessionária. Em relação às interseções entre a MG 290 com a avenida Dr. Jair Siqueira e avenida Ver. Antônio da Costa Rios, trata-se de trechos sob a responsabilidade municipal, que não fará parte da concessão. Sobre as interseções e acessos, a Concessionária deverá ter concluído, até o 9º mês da Concessão a elaboração de: (i) plano de gestão operacional de acessos que consiste no levantamento do quantitativo e diagnóstico da situação dos acessos, classificando-os em regulares e irregulares, públicos e particulares, sendo que os acessos regulares públicos, cuja lista indicativa de localizações consta no PER, deverão passar por obras de melhorias em um conjunto de ações para regularização e ordenamento de acessos às propriedades lindeiras; e (ii) projeto executivo de sinalização (horizontal, vertical e aérea) e dos elementos de proteção e segurança, o que inclui os acessos. Sobre as duplicações, cabe informar que as análises de nível de serviço não indicaram a necessidade de duplicação no referido trecho. Sobre o dispositivo de retorno no sentido de circulação Pouso Alegre – Congonhal – (Km 86 a 98), haverá a previsão de implantação de rotatórias alongadas nos km 1086, 1089+100 que podem ser utilizados como retorno. Na interseção da rodovia BR-459 com a rodovia MG-179 – (Km 98), está prevista a implantação de um dispositivo diamante no local. Por tratar-se de trechos urbanos, nas interseções da rodovia BR-459 com a Rua Ana Godói dos Santos, Av. Gabriel Garcia de Azevedo e nos acessos aos bairros Jardim Caiçara, Cidade Jardim e Portal do Ipiranga (Km 107 a 111) está previsto tratamento urbano específico, com adequação de sinalização e placas de redução de velocidade. Por fim, está prevista a implantação de retorno em U entre Pouso Alegre e Santa Rita do Sapucaí.	
QUESTIONAMENTO 183	
Item:	Parte II - Definições – Edital (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que o Prazo do Contrato seja expressamente vinculado à assinatura do Termo de Ajuste Final e Quitação
Justificativa: A Cláusula 1.1.73 faz alusão genérica à Cláusula 47 que trata das Hipóteses de Extinção da Concessão. Nessa linha, considerando que o fim do Prazo do Contrato corresponde ao comprovante de recibo de pagamentos, faz mais sentido a vinculação expressa do prazo em questão à assinatura do Termo de Ajuste Final e Quitação, o qual formaliza a comprovação do recebimento total dos pagamentos.	
Resposta: Foi estabelecido que Prazo do Contrato se inicia na data de publicação no Diário Oficial e se encerra após comprovado recebimento dos pagamentos a que refere a cláusula de regras gerais de indenização, com a assinatura do Termo de Ajuste Final pelas partes.	
QUESTIONAMENTO 184	
Item:	Parte II - Definições – Edital (Lote 1)
Objeto:	Valores para reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato - Sugerimos a exclusão dessa definição do Edital ou a referência expressa à Cl. 29.4.1 do Contrato
Justificativa: O EVTEA somente deverá ser usado para a definição de custos em cenário de reequilíbrio econômico-financeiro que envolva antecipação, cancelamento ou atraso de	

obras do Cronograma Original de Investimentos (Cl. 29.4.1).	
Resposta: A definição foi excluída do edital.	
QUESTIONAMENTO 185	
Item:	6.4 – Edital (Lote 1)
Objeto:	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 autênticadas para os documentos que compõem os envelopes.
Justificativa: Nas últimas licitações o modelo aplicado foi esse, onde a entrega dos envelopes físicos necessitava de apenas uma via. Apresentar duas vias de certa forma, apenas onera o processo.	
Resposta: As sugestões foram incorporadas no edital.	
QUESTIONAMENTO 186	
Item:	7.1.1 – Edital (Lote 1)
Objeto:	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.
Justificativa: Faz-se necessário para trazer clareza ao Contrato de Concessão e nivelar a informação.	
Resposta: Houve atualização da data-base de setembro de 2020 para abril de 2021 e esta referência constará no Contrato.	
QUESTIONAMENTO 187	
Item:	8.2 – Edital (Lote 1)
Objeto:	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.
Justificativa: Sugestão realizada pois atualmente os projetos federais possuem esse mecanismo, onde parte da Outorga Fixa é depositada em contas vinculadas que, se necessário, será utilizada para reequilibrar futuras obras de ampliações ao longo dos anos ou para manter o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. No final da Concessão, havendo saldo nestas contas vinculadas, o valor é transferido para o Poder Concedente.	
Resposta: 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 a reequilíbrios econômico-financeiros, conforme cláusulas 22.1 e 22.2 do Contrato.	
QUESTIONAMENTO 188	
Item:	8.2 16.3.XIII – Edital (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que seja esclarecido qual a função que a Conta Transitória desempenhará no Contrato, e qual será o valor a ser nela depositado.
Justificativa: Faz-se necessário para trazer clareza ao Contrato de Concessão, considerando que a Conta Transitória teria alguma relação com uma contraprestação, a qual não deve existir no Contrato referente ao Lote do Triângulo Mineiro.	
Resposta: A conta transitória foi excluída do modelo.	
QUESTIONAMENTO 189	
Item:	8.2.1.1 e 8.2.1.2 – Edital (Lote 1)

Objeto:	Sugerimos que seja previsto que os valores depositados na Conta Transitória serão transferidos para a Conta da Concessão após sua constituição.
Justificativa: A transferência de valores da Conta Transitória para a Conta da Concessão deve ocorrer em função do fato de que os valores depositados naquela conta correspondem a Recursos Vinculados.	
Resposta: A conta transitória foi excluída do modelo.	
QUESTIONAMENTO 190	
Item:	8.2.1.1 e 8.2.1.2 – Edital (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que as alusões a contraprestação e conta específica vinculada sejam excluídas.
Justificativa: Não há contraprestação no Lote do Triângulo Mineiro, pois se trata de uma concessão comum.	
Resposta: Os dispositivos foram excluídos.	
QUESTIONAMENTO 191	
Item:	8.2.1.2 e 8.2.2 – Edital (Lote 1)
Objeto:	O Licitante Vencedor do Lote Triângulo Mineiro, deverá depositar um valor de aproximadamente R\$ 520 milhões em uma Conta Transitória para que esse valor seja utilizado como pagamento de Contraprestação no Lote Sul de MG. Na forma a qual o Edital está descrito, caso o Licitante Vencedor do Projeto Lote Sul de MG apresente uma contraprestação abaixo do valor de R\$ 520 milhões, a diferença entre os valores irá para o Poder Concedente. Desta forma, sugerimos que a diferença entre o valor da contraprestação e o montante depositado na Conta Transitória não seja transferida para conta bancária de titularidade do Poder Concedente mas que essa diferença seja depositada na Conta de Concessão, ou em outra conta relacionada ao projeto da Licitação do Triângulo Mineiro, como forma de bolsão para eventuais reequilíbrios futuros do Lote do Triângulo Mineiro.
Justificativa: Sugestão feita para maior segurança jurídica a Licitação do Triângulo Mineiro, que de certa forma, é a viabilizadora do projeto Lote Sul de MG. Sugestão realizada pois atualmente os projetos federais possuem esse mecanismo, onde parte da Outorga Fixa é depositada em contas vinculadas que, se necessário, será utilizada para reequilibrar futuras obras de ampliações ao longo dos anos ou para manter o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. No final da Concessão, havendo saldo nestas contas vinculadas, o valor é transferido para o Poder Concedente.	
Resposta: 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 a reequilíbrios econômico-financeiros, conforme cláusulas 22.1 e 22.2 do Contrato, razão pela qual a finalidade requerida já estará assegurada.	
QUESTIONAMENTO 192	
Item:	8.3 – Edital (Lote 1)
Objeto:	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.
Justificativa: Faz-se necessário para trazer clareza ao Contrato de Concessão e nivelar a informação.	
Resposta: Houve atualização da data-base de setembro de 2020 para abril de 2021 e esta referência constará no Contrato.	

QUESTIONAMENTO 193	
Item:	9.2 – Edital (Lote 1)
Objeto:	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.
Justificativa: Sugestão realizada visto que a necessidade de uma Corretora para assessorar a Licitante não acrescenta benefícios a Licitante tampouco ao Poder Concedente / Agência Reguladora. Esse papel pode ser feito pelos dois Representantes Credenciados de cada Licitante. Atualmente os projetos de 2021 da ARTESP não possuem mais essa necessidade de contratação para participação do certame.	
Resposta: A participação de corretora credenciada está de acordo com orientação emanada pela B3 e por outros certames que envolvem concessões rodoviárias.	
QUESTIONAMENTO 194	
Item:	10.11 e 16.3.IX.c – Edital (Lote 1)
Objeto:	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.
Justificativa: A sugestão ocorre em função de que há cenários e empresas que entendem que a revelação de acionistas pessoas físicas pode ser sensível.	
Resposta: A Minuta de Edital foi alterada para prever que a apresentação do organograma indicativo seja feita quando da assinatura do Contrato de Concessão, a fim de preservar as informações da divulgação que ocorre no processo licitatório.	
QUESTIONAMENTO 195	
Item:	10.13 – Edital (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que seja esclarecido se a regularidade fiscal perante a Fazenda Estadual de fato se restringe a débitos inscritos em dívida ativa.
Justificativa: Faz-se necessário para trazer clareza ao Contrato de Concessão e nivelar a informação.	
Resposta: 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, bem como certidão de regularidade de débito tributário perante a Fazenda Estadual de Minas Gerais, inscritos em dívida ativa.	
QUESTIONAMENTO 196	
Item:	10.16 – Edital (Lote 1)
Objeto:	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.
Justificativa: Faz-se necessário para trazer clareza ao Contrato de Concessão e nivelar a informação.	
Resposta: As disposições do item 9.15 se aplicam a todas as certidões positivas ou que nelas não estejam consignadas a situação atualizada do(s) débito(s).	
QUESTIONAMENTO 197	
Item:	13 – Edital (Lote 1)
Objeto:	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.

<p>Justificativa: Se faz necessário entender esse prazo para maior segurança regulatória do projeto. Entendemos que no Contrato de Concessão, deve estar esclarecido quais são as alternativas da Concessionária caso haja atraso na Transferência do Trecho Licitado por parte do Poder Concedente para a Concessionária. Outro ponto que deve ser abrangido é a ineficácia da licitação ou do Contrato de Concessão em caso de decorrência de prazo superior a [*] dias entre a Assinatura do Contrato de Concessão e a Assinatura do Termo de Arrolamento de Bens / Transferência do trecho, podendo a Licitante Vencedora, optar pelo cancelamento de sua proposta e obter o reembolso dos pagamentos efetuados. Sugerimos adicionalmente que, para garantir o reembolso mencionado acima, a licitação do Lote Sul de MG não ocorra antes da Assunção da Licitante Vencedora no trecho Triângulo Mineiro / Assinatura do Termo de Arrolamento de Bens.</p>	
<p>Resposta: 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.</p>	
<p>QUESTIONAMENTO 198</p>	
Item:	15.1 – Edital (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que o Edital estabeleça quais são as sanções e penalidades aplicáveis em seu âmbito.
<p>Justificativa: A expressa previsão das sanções e penalidades do edital é requisito previsto no art. 40, III, da Lei nº 8.666/1993, uma vez que não basta a previsão em Lei para a sua imposição. O edital deve indicar, concretamente, a extensão da penalidade e as condutas que acarretarão a sua incidência.</p>	
<p>Resposta: 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.</p>	
<p>QUESTIONAMENTO 199</p>	
Item:	16.3 – Edital (Lote 1)
Objeto:	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.
<p>Justificativa: Faz-se necessário para trazer clareza ao Contrato de Concessão e nivelar a informação.</p>	
<p>Resposta: A data-base foi inserida no item de que trata a contribuição, a saber, abril de 2021.</p>	
<p>QUESTIONAMENTO 200</p>	
Item:	16.9 – Edital (Lote 1)
Objeto:	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.
<p>Justificativa: -</p>	
<p>Resposta: A minuta de edital foi ajustada.</p>	
<p>QUESTIONAMENTO 201</p>	
Item:	1.1.73. – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que o Prazo do Contrato seja expressamente vinculado à assinatura do Termo de Ajuste Final e Quitação.
<p>Justificativa: -</p>	
<p>Resposta: Foi estabelecido que o Prazo do Contrato é vinculado à assinatura do Termo de Ajuste</p>	

Final.	
QUESTIONAMENTO 202	
Item:	3.1 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que seja excluída a previsão de aplicação subsidiária da Lei Federal 8.666/1993.
Justificativa: -	
Resposta: A previsão está alinhada ao art. 124, 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".	
QUESTIONAMENTO 203	
Item:	5.2.4. – Contrato (Lote 1)
Objeto:	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.
Justificativa: -	
Resposta: 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".	
QUESTIONAMENTO 204	
Item:	5.2.5.1; 5.2.5.2; 5.2.9 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que as Cláusulas 5.2.5.1 e 5.2.5.2 deixem claro que a inclusão de novos investimentos será precedida da assinatura de termo aditivo ao Contrato (Cláusula 5.2.9).
Justificativa: -	
Resposta: A inclusão de novos investimentos deverá observar, dentre outros elementos, a tramitação e celebração de termo aditivo, conforme previsão da RESOLUÇÃO CONJUNTA SEINFRA/DER Nº 006, 28 de junho de 2021.	
QUESTIONAMENTO 205	
Item:	5.2.8. – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que o inciso (i) da Cláusula 5.2.8 deixe claro quem será o responsável pela elaboração do cronograma físico-executivo que deverá ser aprovado pelo Ente Regulador.
Justificativa: -	
Resposta: 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, a qual estabelece que a elaboração dos cronogramas físico-executivos é de responsabilidade da concessionária.	
QUESTIONAMENTO 206	
Item:	5.2.9.1 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que a Cláusula 5.2.9.1 elenque a forma de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro no rol de disposições obrigatórias do termo aditivo para inclusão de novos investimentos.
Justificativa: -	
Resposta: A cláusula foi aprimorada.	

QUESTIONAMENTO 207	
Item:	6.5.2. – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos a exclusão da comprovação de qualificação econômico-financeira e habilitação técnica da Concessionária para fins de prorrogação.
Justificativa: -	
Resposta: A referida cláusula foi excluída.	
QUESTIONAMENTO 208	
Item:	8.6; 14.1.3.vi; 55.4 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	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.
Justificativa: -	
Resposta: O contrato foi ajustado para conferir clareza, de modo que a concessionária deverá manter atualizado o termo de arrolamento de bens.	
QUESTIONAMENTO 209	
Item:	10.1.16. – Contrato (Lote 1)
Objeto:	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.
Justificativa: -	
Resposta: A sugestão foi implementada.	
QUESTIONAMENTO 210	
Item:	12.15 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	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.
Justificativa: -	
Resposta: 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.	
QUESTIONAMENTO 211	
Item:	12.17; 12.19; 12.20 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	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.
Justificativa: -	
Resposta: 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.	
QUESTIONAMENTO 212	
Item:	12.17.1; 12.19 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que seja esclarecido se o prazo da Cláusula 12.19 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.
Justificativa: -	
Resposta: Conforme já estabelece o contrato, as Intervenções para Manutenção de Nível de Serviço correspondentes às obras e serviços de ampliação da capacidade do Sistema Rodoviário 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, deverão ser propostas intervenções para manutenção do nível de serviço no trecho homogêneo, que, em se tratando de obra, deverão ser iniciadas em até 365 dias após o atingimento do nível de serviço.	
QUESTIONAMENTO 213	
Item:	12.19 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que seja melhor detalhado o prazo obrigatório para a Concessionária iniciar as obras devidas ao gatilhamento do nível de serviço.
Justificativa: -	
Resposta: Foi estabelecido que a Concessionária é responsável por iniciar todos os trâmites necessários de forma que as obras sejam iniciadas em até 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias após o atingimento do Nível De Serviço.	
QUESTIONAMENTO 214	
Item:	12.22.1 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que fique claro se o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro abrangerá também custos despendidos com a elaboração de projetos básicos.
Justificativa: -	
Resposta: A disposição do contrato deixa expresso que o reequilíbrio econômico-financeiro abrangerá somente os projetos executivos.	
QUESTIONAMENTO 215	
Item:	12.24 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	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.
Justificativa: -	
Resposta: O dispositivo foi removido.	
QUESTIONAMENTO 216	
Item:	12.31 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	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.
Justificativa: -	
Resposta: Foi estabelecido que, ultrapassado o prazo de 60 dias sem a realização de vistoria, a obra será considerada concluída.	
QUESTIONAMENTO 217	
Item:	12.33 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que seja definido documento a ser expedido pelo Ente Regulador para formalizar o aceite e atestar a conclusão da obra.

Justificativa: -	
Resposta: Foi estabelecido que o Ente Regulador aceitará e atestará a conclusão da obra, mediante expedição de Termo de Vistoria Definitivo.	
QUESTIONAMENTO 218	
Item:	13.6.1. – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que fique claro que eventuais atrasos na análise de projetos por parte do Ente Regulador implicarão prorrogação automática do cronograma pertinente.
Justificativa: -	
Resposta: O contrato deixa expresso 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.	
QUESTIONAMENTO 219	
Item:	13.6.1; 26.1.10 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	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 26.1.10 do Contrato, de modo que tal atraso não afaste completamente referido risco da esfera do Poder Concedente.
Justificativa: -	
Resposta: As situações serão analisadas concretamente, para fins de apuração da responsabilidade por eventuais atrasos relacionados aos projetos de engenharia.	
QUESTIONAMENTO 220	
Item:	13.6.1; 26.1.10; 26.1.12.1 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que fique claro que eventual objeção a Projeto pelo Poder Concedente não afastará por completo a alocação de risco da Cláusula 26.1.10 do Contrato.
Justificativa: -	
Resposta: 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.	
QUESTIONAMENTO 221	
Item:	15.8 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que fique claro que a regularização de faltas ou defeitos verificados nos termos da Cláusula 15.8 afastará a instauração de processos administrativos sancionatórios.
Justificativa: -	
Resposta: 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.	
QUESTIONAMENTO 222	
Item:	17.5 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que esteja mais claro na cláusula que o reequilíbrio da Verba de Desapropriação servirá também para processos de Desocupações.

Justificativa: -	
Resposta: A Verba de Desapropriações deverá ser considerada apenas para custear as desapropriações pertinentes.	
QUESTIONAMENTO 223	
Item:	17.6 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que caso seja ultrapassada a verba prevista no contrato de R\$ 16,2 milhões, o meio de reequilíbrio utilizado pelo Poder Concedente não seja apenas o Fluxo de Caixa Marginal e sim também por outros meio.
Justificativa: -	
Resposta: 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.	
QUESTIONAMENTO 224	
Item:	17.8.1. – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que esteja mais claro na cláusula que o reequilíbrio da Verba de Desapropriação servirá também para reassentamentos e custos decorrentes.
Justificativa: -	
Resposta: A Verba de Desapropriações deverá ser considerada apenas para custear as desapropriações pertinentes.	
QUESTIONAMENTO 225	
Item:	17.11; 17.12 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que fique claro que os proprietários de acessos não autorizados serão responsáveis por sua regularização nos termos da Cláusula 17.11 do Contrato e se o Ente Regulador será responsável pelo fechamento de acessos irregulares nos termos da Cláusula 17.12 do Contrato.
Justificativa: -	
Resposta: 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 por metas de bloqueio dos acessos particulares não autorizados, especialmente aqueles em que se configure situação de risco para os usuários do sistema rodoviário.	
QUESTIONAMENTO 226	
Item:	19.1 – Contrato; 3.1 - PER (Lote 1)
Objeto:	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 19.1.i do Contrato (até o 9º mês).
Justificativa: -	
Resposta: A Frente de Serviços Iniciais engloba atividades que devem ser executadas pela concessionária no prazo de 9 meses ou 24 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.	
QUESTIONAMENTO 227	
Item:	19.7 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que seja veiculada definição para o termo Plano de Tarifas Variáveis.

Justificativa: -	
Resposta: Foi estabelecido em contrato a definição de Plano de Tarifas Variáveis.	
QUESTIONAMENTO 228	
Item:	19.7.3. – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que fique claro que a Concessionária fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro na hipótese de o Poder Concedente determinar a incidência de Desconto Básico de Tarifa sobre o valor da Tarifa de Pedágio aos usuários que se valerem de meios de pagamento eletrônico e identificação automática do veículo (AVI).
Justificativa: -	
Resposta: Foi estabelecido que será apurado eventual desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, em decorrência da concessão de desconto básico de tarifa.	
QUESTIONAMENTO 229	
Item:	19.9 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que seja esclarecido se o tipo de veículo Furgão pertence à Categoria 1 ou 2.
Justificativa: -	
Resposta: Conforme consta na minuta do contrato de concessão, 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.	
QUESTIONAMENTO 230	
Item:	19.13.3; 19.15; 19.18 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que fique claro se eventual decisão de revogação da concessão de DUF impactará os processos de compensação de DUF nos termos da Cláusula 19.18 e ss., ou se se manterá a consideração de perda anual de 0,2% da Receita Tarifária Bruta nos termos da Cláusula 19.15.
Justificativa: -	
Resposta: A eventual revogação do DUF ensejará o procedimento de revisão contratual, com vistas a salvaguardar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.	
QUESTIONAMENTO 231	
Item:	20.5 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que não haja reversão da Receita Acessória para a modicidade tarifária. Nossa sugestão é de que 100% da Receita Acessória fique na Concessão.
Justificativa: -	
Resposta: A opção político-regulatória foi a de prever compartilhamento de receitas acessórias, o que é uma prática observada em outros contratos de concessão de rodovia estaduais.	
QUESTIONAMENTO 232	
Item:	19.16 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que a Compensação do DUF não ocorra a cada dia 30 de abril de cada ano. Nossa sugestão é que o reembolso dessa compensação ocorra mensalmente.
Justificativa: -	
Resposta: Entendeu-se que o prazo de um ano é adequado, já que os ganhos e perdas podem ser	

equilibrados, sem gerar risco, nem ampliar o custo regulatório com a análise de documentação pelo Ente Regulador.	
QUESTIONAMENTO 233	
Item:	21.4 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que seja esclarecido qual a função que a Conta Transitória desempenhará no Contrato, e qual será o valor a ser nela depositado.
Justificativa: -	
Resposta: A conta transitória foi excluída do contrato.	
QUESTIONAMENTO 234	
Item:	21.4; 21.4.1; 21.7.2; 22.1.2; 22.1.2.1 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que as alusões a contraprestação e conta específica vinculada sejam excluídas.
Justificativa: -	
Resposta: A conta transitória foi excluída do contrato.	
QUESTIONAMENTO 235	
Item:	22.1 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Encontramos divergência entre o Contrato de Concessão e o modelo econômico-financeiro em relação a definição de Outorga Variável. No Contrato o valor é de 2,8% e na MEF 3,0%. Sugerimos que seja melhor detalhado no Contrato que a Outorga Variável corresponde a 3%, sendo: 2,8% destinado ao reequilíbrio do DUF e 0,2% destinado como Perda de Receita devido ao DUF (verba que vai para o Poder Concedente).
Justificativa: -	
Resposta: A nova redação da minuta do contrato traz: (i) na cláusula 20.16, que a Concessionária está ciente e considerou na elaboração de sua proposta que a perda de receita anual decorrente da DUF estimada na modelagem econômica da Concessão foi de um percentual da Receita Bruta; e (ii) em outra cláusula (23.1.1), há a definição do % da Receita Bruta a título de recursos vinculados. A Modelagem Econômico-Financeira também foi ajustada de modo a trazer mais clareza sobre esses percentuais, que não se confundem.	
QUESTIONAMENTO 236	
Item:	22.1 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Em relação ao DUF, sugerimos que esteja melhor detalhado quais serão os meios de reequilíbrios aplicados no caso em que a perda de Receita pelo DUF ultrapasse os Recursos Vinculados (atualmente correspondentes a cerca de 2,8% da receita).
Justificativa: -	
Resposta: Em caso de insuficiência de recursos financeiros na conta da concessão para suportar a perda de receita decorrente do DUF, valerão as formas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro já elencadas em contrato.	
QUESTIONAMENTO 237	
Item:	25.1.8. – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que a Concessionária seja responsável pelos riscos relacionados apenas às interferências elencadas no Cadastro de Interferências que corresponderá a Anexo do Edital.
Justificativa: -	
Resposta: 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.	
QUESTIONAMENTO 238	
Item:	25.1.30 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que independente da forma e tempo, todos os vícios ocultos, por serem ocultos, sejam riscos alocados ao Poder Concedente
Justificativa: -	
Resposta: Em relação à forma, é necessária sua previsão para que o vício seja caracterizado como oculto. Já em relação ao prazo, foi estabelecido 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.	
QUESTIONAMENTO 239	
Item:	26.1.1; 32.3 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que a palavra "substancial" seja excluída da Cláusula 26.1.1 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.
Justificativa: -	
Resposta: 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.	
QUESTIONAMENTO 240	
Item:	28.5; 28.5.1 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	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.
Justificativa: -	
Resposta: 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.	
QUESTIONAMENTO 241	
Item:	29.6.5.1; 29.6.5.1.1; 29.6.8 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	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.
Justificativa: -	
Resposta: O risco de receita 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.	
QUESTIONAMENTO 242	
Item:	30.2 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que seja esclarecido se eventual recomposição a favor da Concessionária decorrente de fatores analisados no âmbito da Revisão Anual, correspondentes ao arredondamento de tarifa e atraso de reajuste tarifário,

	serão implementados via transferência de recursos da Conta da Concessão à conta da Concessionária, de forma similar aos valores de compensação de DUF (Cláusula 19.18.1).
Justificativa: -	
Resposta: As formas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro foram definidas em contrato, sendo que compete ao Poder Concedente eleger a forma.	
QUESTIONAMENTO 243	
Item:	37.4.2 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos a exclusão da exigência de realização de processo competitivo junto ao mercado.
Justificativa: -	
Resposta: 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.	
QUESTIONAMENTO 244	
Item:	37.4.2.2 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que as condições gerais de pagamento e reajuste dos valores, referentes às contratações com Partes Relacionadas, sejam divulgadas unicamente ao Ente Regulador.
Justificativa: -	
Resposta: Trata-se de disposição alinhada às diretrizes de governança corporativa com partes relacionadas previstas em âmbito federal, identificada nos contratos de concessão da BR-101/290/448/386/RS, BR-153/414/080/TO/GO e BR-116/101/SP/RJ.	
QUESTIONAMENTO 245	
Item:	38.1; 38.2.1; 38.2.2; 38.2.3; 38.2.4 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	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.
Justificativa: -	
Resposta: 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 cls. 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.	
QUESTIONAMENTO 246	
Item:	38.2.3 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que seja excluída a Cláusula 38.2.3 do Contrato. A redação da Cláusula 38.2.3 do Contrato possui alto grau de indefinição de modo que tende a gerar insegurança quanto aos cenários que demandariam anuência prévia e implicaria elevado nível de interferência nas deliberações de natureza societária da Concessionária. Entendemos que os outros dispositivos da Cláusula 38.2 são suficientes para resguardar uma fiscalização adequada sobre eventuais transferências de controle por parte do Poder Concedente.

Justificativa: -	
Resposta: A minuta de Contrato foi alterada para deixar a redação desta Cláusula mais aderente ao previsto no art. 116 da Lei das S.A.	
QUESTIONAMENTO 247	
Item:	38.3.3 e 39.2.1 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	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.
Justificativa: -	
Resposta: A cláusula está aderente ao previsto no art. 27, §1º, I da Lei nº 8987/95.	
QUESTIONAMENTO 248	
Item:	38.5 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	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.
Justificativa: -	
Resposta: 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.	
QUESTIONAMENTO 249	
Item:	47.4.1 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	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.
Justificativa: -	
Resposta: 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.	
QUESTIONAMENTO 250	
Item:	47.9 – Contrato; 4.4; 4.4.1 – Anexo 9 (Lote 1)
Objeto:	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.
Justificativa: -	
Resposta: Os dispositivos 4, 4.3.1 e 4.3.2 do Anexo 8 tratam tão somente da hipótese de haver saldo remanescente na conta da concessão.	
QUESTIONAMENTO 251	
Item:	47.12 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que seja veiculada definição do termo da Conta de Livre Movimentação
Justificativa: -	
Resposta: O termo "Conta de Livre Movimentação" foi definido em contrato.	
QUESTIONAMENTO 252	

Item:	50.1.1 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	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.
Justificativa: -	
Resposta: A previsão em questão foi excluída da cláusula.	
QUESTIONAMENTO 253	
Item:	50.1.1 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que seja expressamente indicado que o valor de outorga e os valores depositados na Conta Transitória serão considerados investimentos que devem ser amortizados e depreciados para fins de cálculo de indenização.
Justificativa: -	
Resposta: A conta transitória foi excluída do modelo e foi inserida cláusula prevendo que valores a título de outorga não serão acrescidos à indenização, exceto na hipótese de encampação.	
QUESTIONAMENTO 254	
Item:	55.2.1 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	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.
Justificativa: -	
Resposta: O prazo adicional de vida útil dos Bens Reversíveis será modificado para considerar a extinção da concessão.	
QUESTIONAMENTO 255	
Item:	55.2.1 – Contrato; 1.4.1 - Anexo 14 (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que fique claro o prazo de vida útil dos Bens Reversíveis ao final da Concessão, uma vez que há divergência entre a Cláusula 55.2.1 (5 anos) e o Item 1.41 do Anexo 14 (3 anos).
Justificativa: -	
Resposta: O ajuste foi implementado.	
QUESTIONAMENTO 256	
Item:	59.4 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que seja definido o valor máximo do litígio para submissão a arbitragem.
Justificativa: -	
Resposta: A disposição que vincula a submissão do litígio à arbitragem ao seu respectivo valor será suprimida.	
QUESTIONAMENTO 257	
Item:	- (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que esteja publicado no Edital e seus anexos o prazo em que serão firmados os Convênios relacionado as Rodovias Federais no trecho.
Justificativa: -	
Resposta: A configuração das rodovias que serão objeto da concessão teve como premissa a delegação e/ou estadualização de trechos rodoviários não pertencentes ao estado de Minas Gerais. A formalização da estadualização foi concluída, por meio da assinatura do termo de transferência junto ao DNIT.	
QUESTIONAMENTO 258	

Item:	- (Lote 1)
Objeto:	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 romm).
Justificativa: -	
Resposta: O licenciamento ambiental existente é apresentado no Capítulo 6 do Estudo Socioambiental e os documentos existentes disponibilizados no Anexo 8. As diretrizes de licenciamento para as obras previstas no PER são apresentadas no Capítulo 7 do Estudo Socioambiental.	
QUESTIONAMENTO 259	
Item:	- (Lote 1)
Objeto:	Analisando os materiais disponibilizados, a contagem de tráfego apresentada como base para a modelagem do projeto é uma contagem realizada entre 2013 a 2016 com série histórica ajustada até 2019 (histórico das praças existentes no estado de MG). Desta forma, sugerimos que antes da publicação do Edital oficial, sejam realizadas novas contagens para certificação e garantia do tráfego de partida, principalmente se faz necessário para medir o fluxo de veículos dado o atual cenário da pandemia do Covid-19.
Justificativa: -	
Resposta: Os estudos de viabilidade foram atualizados e serão disponibilizados com a realização de pesquisas de campo de tráfego.	
QUESTIONAMENTO 260	
Item:	- (Lote 1)
Objeto:	Apresenta-se no estudo de tráfego e modelo econômico financeiro, um crescimento de tráfego em eixo equivalente de aproximadamente 5,5% em dois anos (5º e 6º ano de Contrato), devido a crescimentos superiores a 20% em algumas das praças de pedágio. Sugerimos que no estudo de tráfego seja detalhado o motivo desse crescimento nos dois anos. Qual o entendimento no estudo para que haja esse crescimento expressivo acima do crescimento vegetativo?
Justificativa: -	
Resposta: Trata-se de uma estabilização das taxas de fuga após a conclusão dos ciclos de Serviços Iniciais e Recuperação. Nesta ótica, a fuga total decorrente do pedagiamento seria estabilizada após o Ano 5, sendo o efeito pontualmente incidente no Ano 2 (início das cobranças) mais agudo e os efeitos nos Anos 5 e 6 seriam responsáveis por amortecer o tráfego desviado pós-pedagiamento. Este aspecto será reforçado no conteúdo do Estudo de Demanda.	
QUESTIONAMENTO 261	
Item:	- (Lote 1)
Objeto:	Nas Audiências Públicas foi mencionado que haverá duplicações de 10 km na rodovia BR-365. Solicitamos que seja esclarecido onde e quando serão realizadas essas ampliações que não estão apresentadas no estudo, e a relativa projeção do custo.
Justificativa: -	
Resposta: O PER e a planilha de CAPEX foram ajustados e tais informações são apresentadas na seção referente à Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias.	
QUESTIONAMENTO 262	

Item:	- (Lote 1)
Objeto:	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.
Justificativa: -	
Resposta: O prazo do Edital foi ampliado.	
QUESTIONAMENTO 263	
Item:	- (Lote 1)
Objeto:	De modo geral, o CAPEX aparenta ser muito reduzido, em especial nos quesitos de manutenção de longo prazo e intervenções em acostamentos. Nos quesitos específicos, alguns aspectos importantes: - Edital indica a exigência de ausência de trincas de classe 3, apesar de permitir a presença de até 50% de trincas classe 2, em conjunto com um IRI de até 3 km/m – a presença de trincamento tipo FC2 invariavelmente evolui para a classe 3, indicando uma tendência à presença dessa tipologia de defeitos (FC3) muito antes da evolução da patologia tipo FC2 até o limite de 50%. Este fato indica a necessidade de intervenções nominadas CONSERVA DE PARÂMETROS, que implica em ações que impactam fortemente o CAPEX. - A exigência de limite de deflexão característica acarreta necessidade de intervenções estruturais nos pavimentos que, muitas vezes, não seriam necessárias do ponto de vista funcional. Este fator impacta o CAPEX fortemente, sem que de fato se entregue melhores performances ao usuário, somente impactando tarifa. Deste modo, recomenda-se a adoção de limites deflectométricos tão somente para a devolução da rodovia, como parâmetro de vida remanescente. - Conserva de Parâmetros – a manutenção de longo prazo se subdivide em dois grandes grupos de obras. O primeiro, denominado manutenção periódica programada, implica em obras estruturais ou funcionais em espaços de tempo definidos, dimensionadas segundo curvas de degradação conhecidas da literatura. A segunda, denominada conserva de parâmetros, ocorre anualmente e visa reconduzir os pavimentos daqueles segmentos que fogem estatisticamente das curvas médias de degradação às condições de parâmetros estabelecidas no Edital. Aparentemente o CAPEX reduzido indica que o estudo do Edital considera, tão somente, atividades de manutenção periódica
Justificativa: -	
Resposta: Durante as fases dos serviços iniciais e de recuperação, se prevê a recuperação gradativa dos pavimentos até atingir, ao final do sexto ano de concessão, área total trincada $\leq 15\%$ e IRI $\leq 3,0$ m/km e assim devendo se manter em todo o período da concessão. Na fase dos serviços iniciais, de forma paliativa, estão previstos serviços de fresagem e recomposição na mesma espessura para correção das áreas trincadas mais severas e micro fresagem associado ao micro revestimento para correção de trechos com níveis mais elevados de IRI. Além disso, o parâmetro de ausência de trincas FC3 refere-se a trincas interligadas, passível de ser cumprido nos primeiros 9 meses. Na fase de recuperação, solução de reconstrução é prevista para trechos com área trincada mais elevada, fresagem e recomposição considerando o reforço (espessura de recomposição superior a de fresagem) para trechos com área trincada medianamente afetados e com elevada irregularidade e, por último, os trechos com IRI menos severos estão previsto serviços de micro fresagem associado a micro revestimento. A frente de manutenção contempla unicamente manutenção periódica. A conserva de rotinas está considerada na frente de conservação, no Relatório de Modelo Operacional e Conservação de Rotina.	

QUESTIONAMENTO 264	
Item:	3.3.6. – PER (Lote 1)
Objeto:	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.
Justificativa: -	
Resposta: A roçada cumpre papel importante na segurança do usuário na rodovia garantindo maior visibilidade e conforto ao usuário no sistema rodoviário, não sendo adequada a exclusão da roçada mecanizada.	
QUESTIONAMENTO 265	
Item:	36.4.1 - Contrato (Lote 1)
Objeto:	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.
Justificativa: -	
Resposta: 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 devem permitir redução durante a execução do contrato.	
QUESTIONAMENTO 266	
Item:	12.12 - Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que seja veiculado o quanto antes o anexo que estipula os índices de qualidade que fundamentarão os Parâmetros de Desempenho para fins de aplicação de penalidades e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.
Justificativa: -	
Resposta: Todos os documentos relacionados à concessão foram divulgados em consulta pública.	
QUESTIONAMENTO 267	
Item:	25.1; 26.1 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugerimos que seja estipulado que o risco residual será alocado ao Poder Concedente e não à Concessionária.
Justificativa: -	
Resposta: 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.	
QUESTIONAMENTO 268	
Item:	26.1.22 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	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.
Justificativa: -	
Resposta: 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 27.1.22), decisão administrativa que impeça ou impossibilite a execução das obras (Cláusula 27.1.23), e o fato do príncipe e da administração (Cláusula 27.1.24). Portanto, não há nem indeterminação nos termos utilizados, tampouco o risco de falta de cobertura de potenciais eventos cogitados pelo participante.

QUESTIONAMENTO 269

Item: 44.1.v e 44.3.1 – Contrato (Lote 1)

Objeto: 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.

Justificativa: -

Resposta:

A redação da cláusula em questão foi reformulada no sentido sugerido.

QUESTIONAMENTO 270

Item: - (Lote 1)

Objeto: Sugerimos a divulgação da relação e cadastro das Comunidades Tradicionais.

Justificativa: -

Resposta:

A relação das comunidades tradicionais presentes nos municípios que compõem a área de estudo é apresentada no Capítulo 3, Seção 3.3.6 do Estudo Socioambiental.

QUESTIONAMENTO 271

Item: - (Lote 1)

Objeto: 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").

Justificativa: -

Resposta:

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)”.

QUESTIONAMENTO 272

Item: - (Lote 1)

Objeto: 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.
Justificativa: -	
Resposta: 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.	
QUESTIONAMENTO 273	
Item:	- (Lote 2)
Objeto:	Doc: OFICIO SEINFRA. Solicitam: 1) inclusão do trecho da BR 459 de Itajubá até a cidade de Lorena/SP
Justificativa: -	
Resposta: A concessão do lote Sul de Minas promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de acostamento e terceiras faixas, do contorno de Andradas e Ipuíuna, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painéis, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho em todo o lote Sul de Minas, serviço de atendimento médico e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária. Em relação a solicitação de inclusão do segmento da BR-459 até a divisa com o estado de São Paulo informamos que, embora não faça parte da atual composição do Lote, ele consta dos investimentos pré-autorizados, e poderá ser feito mediante reequilíbrio econômico-financeiro da concessionária, nos termos da cláusula referente a novos investimentos do Contrato.	
QUESTIONAMENTO 274	
Item:	- (Lote 1)
Objeto:	Doc: Ofício 188/2021 - retifica ofício 88/2021. Solicitam: 1) a inclusão de trecho do ANEL VIÁRIO DA CIDADE DE UBERABA
Justificativa: -	
Resposta: O Lote do Triângulo promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de 11 km de duplicação na BR 365, além de 67,8 km de faixas adicionais e acostamentos em vários segmentos do Lote, a construção do contorno de Perdizes, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painéis, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho em todo o lote, serviço de atendimento médico e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária. Em relação a solicitação de inclusão do anel viário de Uberaba este não faz parte da composição atual do Lote, mas poderá ser incluído ao longo da execução contratual, por meio de inclusão de novos investimentos e mediante reequilíbrio econômico-financeiro da concessionária, nos termos da cláusula de novos investimentos do Contrato.	
QUESTIONAMENTO 275	
Item:	Parte II – Definições – Edital (Geral)
Objeto:	Sugere-se a exclusão das cláusulas que tratam de definição de controle, controlada, controladora, coligada. Essas definições são demasiadamente específicas, vão bastante além do que prevê a Lei nº 6.404/76 ou definições próprias do Comitê de Valores Mobiliários, de sorte que, na prática, podem extrapolar e afastar-se da realidade das empresas ou fundos de investimentos que participarem da licitação, burocratizando ou gerando instabilidade nas

	relações, até o limite de haver eventual prejuízo à concorrência, em vista de eventual entendimento diverso dos conceitos de controle do estipulado no Edital e no Contrato.
Justificativa: -	
Resposta: Conquanto se admita previsões específicas para fins licitatórios, sobretudo quando discrepam do conceito correspondente no âmbito do direito societário, como é o caso de “consórcio”, não é certo que as definições citadas vão além do que prevê Lei nº 6.404/76. Ademais, a proposta de exclusão de definições que são relevantes para uma série de previsões contratuais, como, por exemplo, a necessidade de anuência prévia, cujo descumprimento pode gerar a decretação de caducidade, não contribui para a segurança jurídica deste processo de contratação.	
QUESTIONAMENTO 276	
Item:	8 – Edital (Geral)
Objeto:	Sugere-se uma alteração na redação para a atualização pelo IPCA
Justificativa: -	
Resposta: A previsão está aderente ao que vem sendo adotado em editais para a concessão de rodovias.	
QUESTIONAMENTO 277	
Item:	10 – Edital (Geral)
Objeto:	Sugere-se a alteração da cláusula para prever a desnecessidade de as dificuldades envolvidas na obtenção e registro do Balanço de Abertura de empresas constituídas no mesmo ano fiscal
Justificativa: -	
Resposta: A previsão está aderente ao que é usualmente adotado em contratos de concessão de rodovias.	
QUESTIONAMENTO 278	
Item:	10 – Edital (Geral)
Objeto:	Sugere-se que o Edital seja direto ao apontar que apresentação de um dos atestados extingue a necessidade do outro com o acréscimo de novo item que trate especificamente deste tema.
Justificativa: -	
Resposta: A comprovação de experiência prévia por uma das formas mencionadas atende às exigências de qualificação técnica do Edital.	
QUESTIONAMENTO 279	
Item:	10 – Edital (Geral)
Objeto:	Sugere-se que seja excluído o item 10.34.
Justificativa: -	
Resposta: O item foi removido do edital.	
QUESTIONAMENTO 280	
Item:	11 – Edital (Geral)
Objeto:	Entende-se devida pertinente a revisão dos custos, uma vez que o presente subdimensionamento pode, de duas uma, inviabilizar o projeto ou atrair interessados não comprometidos com a execução adequada do objeto contratual.
Justificativa: -	
Resposta: Houve atualização da data-base de setembro de 2020 para abril de 2021.	

QUESTIONAMENTO 281	
Item:	- (Geral)
Objeto:	Sugere-se que o Edital preveja de forma antecipada como se dará a atuação de possível agência reguladora no procedimento licitatório e no Contrato, caso seja criada a Agência nesse período. Também entende-se necessário que seja previsto qual será a atuação da Comissão de Regulação de Transportes (“CRT”), atual responsável pela regulação dos contratos de concessão de infraestrutura de transportes de Minas Gerais.
Justificativa: -	
Resposta: O procedimento licitatório será conduzido pelo Estado de Minas Gerais, por intermédio da SEINFRA. A Comissão de Regulação de Transportes não atuará nessa fase. Conforme previsto na minuta de contrato, a Comissão de Regulação de Transportes, instituída pela Resolução Conjunta SEINFRA/DER nº 004, de 5 de abril de 2021, atuará na futura concessão por meio da figura do Ente Regulador, sendo que a Agência Reguladora sucederá a Comissão, após sua criação, nos termos do art. 12 dessa Resolução Conjunta e conforme previsto no contrato.	
QUESTIONAMENTO 282	
Item:	1 – Contrato (Geral)
Objeto:	Sugere-se a exclusão das cláusulas que tratem de definição de controle, controlada, controladora, coligada.
Justificativa: -	
Resposta: A definição de conceitos é relevante para possibilitar a compreensão do contrato. Os significados adotados para os termos em questão estão alinhados com a gerência que o poder concedente exercerá sobre atividades referentes ao controle da SPE, nos termos estabelecidos em contrato.	
QUESTIONAMENTO 283	
Item:	5 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugere-se que seja incluído subitem que considere além da participação dos Usuários, a participação da Concessionária, que deverá demonstrar interesse em incorporar investimentos e trechos não previstos no Contrato de Concessão, tendo em vista que a responsabilidade futura pelas obras e prazos desses trechos ou investimentos ficará por conta do Parceiro Privado. Além disso, sugere-se a inclusão de nova cláusula que especifique que, respeitada a matriz de risco inicial, será estabelecida nova alocação de riscos específica para cada novo trecho e investimento não previsto que for imposto pelo Poder Concedente, possibilidade já prevista na cláusula 5.2.8.1 do Contrato. Ainda, sugere-se que a Cláusula 31.3 do Contrato seja alterado para exclusão do termo “preferencialmente” de modo que reste claro no contrato, que as demandas por novos investimentos deverão ser tratadas somente quando das revisões quinquenais.
Justificativa: -	
Resposta: A cláusula está aderente à RESOLUÇÃO CONJUNTA SEINFRA/DER Nº 006, 28 de junho de 2021 e ao Contrato.	
QUESTIONAMENTO 284	
Item:	5 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Entende-se que tais obras devem ser incluídas desde logo no volume de investimentos obrigatórios ou que seja excluída a previsão contratual, não impondo situação híbrida que possa gerar impacto indevido no processo competitivo prejudicando a busca pela proposta mais vantajosa.

Justificativa: -	
Resposta: Contratos de Concessão são incompletos e de longo prazo, nesse sentido, deve ser respeitada a discricionariedade do ente público em se incluir novos investimentos nos exatos contornos definidos, previamente, pelo próprio contrato e em lei. O objetivo de prever investimentos pré autorizados no contrato de concessão é, de um lado, reconhecer a importância de tais investimentos, já prevendo-os, como o próprio nome elucida, “pré-autorizados”, mas deixando sua inclusão e oportuna precificação quando da efetiva determinação de inclusão do investimento. Pelo Poder Concedente. O instituto se aproxima daquele adotado pelo Governo Federal, denominado “estoque de melhorias”, com a distinta diferença de que, neste caso, não há valores considerados para tais investimentos, os quais serão realizados, caso assim se decida, via reequilíbrio econômico-financeiro. Embora tais investimentos pudessem ser realizados apenas como “novos investimentos”, seguindo o fluxo ordinário de inclusão de itens não previstos inicialmente no Contrato, o aparte distintivo é importante para já sinalizar aos licitantes que tais obras guardam sinergia com a malha concedida e já passaram pela análise preliminar de discricionariedade do Poder Concedente. Assim, como eles se condicionam apenas ao efetivo reequilíbrio, todos os licitantes anuem com a possibilidade de sua inclusão, sem que isso, posteriormente, possa ser alegado como um eventual desvirtuamento do objeto concedido. Contudo, tendo em vista que sua efetiva inclusão depende de decisão futura do Poder Concedente, a minuta de Edital será alterada para esclarecer que nas propostas econômicas não deverão ser precificados os investimentos pré-autorizados.	
QUESTIONAMENTO 285	
Item:	5 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugere-se que seja incluído subitem que considere a previsão de cronograma físico-financeiro no Termo Aditivo referente à inclusão de novos trechos ou investimentos no Contrato de Concessão.
Justificativa: -	
Resposta: 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 e conforme termos do contrato.	
QUESTIONAMENTO 286	
Item:	6 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugere-se que a aprovação da prorrogação nos termos da fundamentação seja adotado para todas as cláusulas que exijam manifestação do Ente Regulador ou do Poder Concedente, sendo que no caso de ausência de manifestação, a Concessionária poderá presumir a manifestação favorável.
Justificativa: -	
Resposta: Os casos de aprovação tácita foram especificados no contrato.	
QUESTIONAMENTO 287	
Item:	6 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugere-se que seja adicionada cláusula que especifique como se dará a comprovação pela Concessionária de manutenção das condições de qualificação
Justificativa: -	
Resposta: A cláusula do contrato foi removida considerando que já estava prevista cláusula que previa a necessidade de a concessionária comprovar histórico de boa prestação do	

serviço público, no caso de apresentação de pedido de prorrogação.

QUESTIONAMENTO 288

Item: 8 – Contrato (Lote 1)

Objeto: Sugere-se a alteração do prazo conforme fundamentação.

Justificativa: -

Resposta:

A opção político-regulatória foi a de estabelecer o prazo de 30 dias, o que está, ainda, aderente ao modelo usualmente empregado em concessões de rodovias.

Quanto aos riscos ocultos, a alocação foi mais bem delineada:

Risco da concessionária:

Vícios ocultos dos Bens da Concessão não constatados e reclamados no prazo de 5 (cinco) anos contados da sua transferência à Concessionária pelo Poder Concedente;

Risco do poder concedente:

Vícios ocultos do Sistema Rodoviário e dos Bens da Concessão, preexistentes à manutenção e operação, pelo prazo de 5 (cinco) anos após a sua transferência pelo Poder Concedente à Concessionária, não se considerando ocultos aqueles vícios que, dentre outras hipóteses:

(i) Figurem expressamente no Edital ou no Contrato como sendo risco da Concessionária;

(ii) Constem de manifestação formal da Administração, documentos públicos disponíveis para qualquer interessado ou sejam de conhecimento comum à época da licitação;

(iii) Poderiam ter sido detectados pelas Licitantes, por expertise e conhecimentos pretéritos, ou utilizando meios e técnicas ordinariamente disponíveis e financeiramente acessíveis no mercado no momento anterior ao processo licitatório, em igualdade de condições com os demais interessados.

QUESTIONAMENTO 289

Item: 8 – Contrato (Lote 1)

Objeto: Sugere-se que seja alterada a cláusula para garantir que a assunção dos trechos rodoviários pela Concessionária deverá abranger o sistema rodoviário concedido, nos termos do Contrato.

Justificativa: -

Resposta:

Os trechos rodoviários que integram o objeto da concessão estão especificados no contrato e no PER.

QUESTIONAMENTO 290

Item: 9 – Contrato (Lote 1)

Objeto: Entende-se pertinente a retirada do presente item 9.2.7, uma vez não compreender o seu sentido e alcance, podendo gerar incentivo inadequado à autoridade.

Justificativa: -

Resposta:

A minuta de Contrato foi alterada no sentido sugerido.

QUESTIONAMENTO 291

Item: 12 – Contrato (Lote 1)

Objeto: Sugere-se que o silêncio positivo seja adotado para todas as cláusulas que exijam manifestação do Ente Regulador ou do Poder Concedente, sendo que no caso de ausência de manifestação, a Concessionária poderá presumir a manifestação favorável.

Justificativa: -

Resposta:

As cláusulas que incorporam o silêncio positivo estão expressamente indicadas no contrato.

QUESTIONAMENTO 292**Item:** 12 – Contrato (Lote 1)

Objeto: Para manutenção coerente do risco de demanda, caso seja mantida a atribuição integral ao Concessionária, deve ser excluída a referida previsão. Não obstante, caso, mesmo de numa hipótese remota, venha ser mantida tal redação, entende-se pertinente a previsão de sua mensuração, uma vez que tal imprevisibilidade atrai incerteza relevante ao interessado quanto a futura correção do reequilíbrio, bem como deve ser estabelecido prazo para comparação do evento de tráfego.

A cláusula 12.22 da minuta de contrato estabelece que, na hipótese de o Concedente entender por não determinar a execução de Intervenções para Manutenção do Nível de Serviço, o reequilíbrio econômico-financeiro será realizado por meio do Fluxo de Caixa Marginal e incluirá “ganhos decorrentes de eventual incremento de tráfego”.

Entende-se que tal previsão é contrária à lógica contratual de que o risco de demanda é integralmente do Concessionário, pretendendo retirar potencial benefício do negócio sem que tenha sido excluído o risco um reduzido volume de tráfego.

Ainda, deve ser notado que o Contrato não determinou qual o prazo e o fato comparativo para se analisar um “eventual incremento de tráfego”.

Justificativa: -**Resposta:**

Conforme estabelece o contrato, caso o poder concedente decida por não realizar a obra para manutenção do nível de serviço, a Concessionária fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato correspondente aos gastos adicionais em que comprovadamente tenha incorrido por eventual aceleração do desgaste de pavimento decorrente do uso da rodovia sem Intervenções para Manutenção do Nível Serviço mesmo após o atingimento do Gatilho de Nível de Serviço, assim como não poderá ser responsabilizada pelo desgaste acelerado do pavimento e problemas operacionais decorrentes desta opção. No cálculo será também considerado os eventuais ganhos decorrentes do aumento de tráfego. O cálculo do reequilíbrio será feito por meio do fluxo de caixa marginal, permitindo uma avaliação holística dos efeitos do evento de desequilíbrio, incluindo, mas não se limitando, as receitas.

QUESTIONAMENTO 293**Item:** 16 – Contrato (Lote 1)

Objeto: Sugere-se que nos casos em que os processos de obtenção da licença ambiental constituir fator extraordinário, não previsível ou precificava de antemão, deverá constituir risco de responsabilidade do Poder Concedente.

Justificativa: -**Resposta:**

A caracterização socioambiental do Lote serviu de base para a elaboração das diretrizes de licenciamento para as obras previstas no PER, com base no marco legal aplicável ao projeto. Desse modo, os estudos e programas necessários para possíveis intervenções em unidades de conservação, comunidades tradicionais, áreas de alto potencial espeleológico (Capítulo 3, item 3.1.3) ou itens do patrimônio arqueológico já conhecidos, por exemplo, foram previstos no Capítulo 7 e no cronograma de implantação das obras, e precificados no Capex Socioambiental, conforme características socioambientais de cada Lote. A minuta de Contrato reflete, portanto, o tratamento dado às situações, em geral, sem prejuízo de tratamento específico de riscos pré-identificados. De todo modo, como usual, situações extraordinárias poderão ser submetidas ao Ente Regulador. Entende-se ser ineficaz, para fins de conferir maior segurança jurídica, o tratamento ex ante desse tipo de situação extraordinária de modo abstrato e indefinido, diversamente do que se fez, por exemplo, com o licenciamento em áreas ocupadas por Comunidades Tradicionais. Vale destacar, ainda, que a ocorrência de força maior, caso fortuito e inexigibilidade de

conduta diversa são expressamente qualificadas como excludentes de culpabilidade e antijuridicidade no Anexo 10, da Minuta de Contrato, que trata das penalidades aplicáveis à Concessionária e respectivo procedimento.

QUESTIONAMENTO 294

Item: 12 – Contrato (Lote 1)

Objeto: Necessárias maiores informações e esclarecimentos.
A previsão constante da minuta do Contrato não estabelece de quem será a responsabilidade pela operação e manutenção dos trechos urbanos paralelos ao futuro contorno, se ficarão também sob responsabilidade da Concessionária ou se retornarão ao Concedente (ou ente público originalmente competente) no caso da execução das obras de Contorno.

Justificativa: -

Resposta:

O trecho urbano objeto de contorno será excluído do Sistema Rodoviário objeto da Concessão, após a implantação do Contorno, conforme previsão contratual:

“13.24.1. A conclusão das Obras de Contorno em Trechos Urbanos, aferida de acordo com o previsto nas Cláusulas 13.31 e seguintes deste Contrato, acarretará, por um lado, a inclusão da nova pista delas resultante no Sistema Rodoviário objeto da Concessão, e, por outro lado, poderá acarretar a exclusão do respectivo trecho urbano do Sistema Rodoviário objeto da Concessão, caso dele faça parte.”

QUESTIONAMENTO 295

Item: 12 – Contrato (Lote 1)

Objeto: Alteração do prazo máximo para 30 dias.

Justificativa: -

Resposta:

O prazo foi estipulado de acordo com a capacidade do Estado em desempenhar tais funções.

QUESTIONAMENTO 296

Item: 13 – Contrato (Lote 1)

Objeto: Mantida a previsão de que as Partes podem reduzir os prazos por convenção, deve ser retirada a previsão de alteração de tais prazos, mesmo mediante eventual motivação, a fim de que sejam respeitadas as normas que, em avanço, geram alguma segurança aos interessados.

Justificativa: -

Resposta:

A cláusula foi revista no sentido de conferir segurança jurídica ao contrato.

QUESTIONAMENTO 297

Item: 14 – Contrato (Lote 1)

Objeto: Entende-se pertinente a retirada da cláusula 14.1.4 da Minuta de Contrato, bem como a revisão da 14.1.5 para inclusão de periodicidade anual.

Justificativa: -

Resposta:

A previsão está aderente ao modelo usualmente adotado em concessões de rodovias.

QUESTIONAMENTO 298

Item: 16 – Contrato (Lote 1)

Objeto: No que concerne às condicionantes, entende-se que o Contrato deve esclarecer que as Condicionantes assumidas pela concessionária são somente aquelas usualmente reconhecidas e aplicadas para emissão de licenças similares aos projetos de engenharia desta natureza.

Justificativa: -

Resposta:

O conceito do que configura ou não uma condicionante ambiental “usualmente reconhecida e aplicada” é bastante problemática e, por isso, não contribui para a

segurança jurídica das partes contratuais. Conquanto o risco de obtenção de licenças ambientais tenha sido alocado à Concessionária, o que inclui os gastos daí decorrentes, como os de cumprimento de condicionantes, algumas situações mereceram tratamento contratual diferenciado, como as condicionantes referentes à fase de implantação de obras na zona de influência de áreas ocupadas por Comunidades Tradicionais, cujo processo de reconhecimento ocorreu após a celebração do contrato, conforme cls. 17.1.2.2 da Minuta de Contrato do Lote 1. A minuta de Contrato reflete, portanto, o tratamento dado às situações, em geral, sem prejuízo de tratamento específico de riscos pré-identificados. De todo modo, como usual, situações extraordinárias poderão ser submetidas ao Ente Regulador.

QUESTIONAMENTO 299

Item: 17, 25 e 26 – Contrato (Lote 1)

Objeto: Sugere-se que seja criado novo Anexo contratual que elenque exaustivamente quais as áreas a serem desapropriadas pela Concessionária, nos termos da fundamentação.

Justificativa: -

Resposta:

Compete à concessionária, que é responsável pelo dimensionamento das intervenções, estimar a efetiva metragem das áreas a serem desapropriadas. No entanto, no Capítulo 3, Seção 3.3.9 do Estudo Socioambiental e na Aba 6 da planilha de Capex Socioambiental estão apresentadas as áreas estimadas a serem desapropriadas. Essas áreas foram identificadas com base nos projetos elaborados no âmbito dos Estudos de Engenharia, e poderão ser minimamente alteradas pela futura Concessionária. Desse modo, entende-se que as áreas apresentadas no estudo poderão sofrer pequenas alterações no momento da implantação das obras.

Em relação à desocupação da faixa de domínio, foi utilizado como base para precificação a Instrução de Serviço nº 03/2019/DG/DNIT, que estabelece as diretrizes básicas para remoção de imóveis públicos e privados que sejam atingidos pelas obras ou reassentamento das populações vulneráveis.

QUESTIONAMENTO 300

Item: 17 – Contrato (Lote 1)

Objeto: Sugere-se que a essa previsão seja excluída e, alternativamente, que o Poder Concedente indique quais são as áreas que contem faixa de domínio ocupada.

Justificativa: -

Resposta:

O cadastro das ocupações na faixa de domínio está apresentado no Capítulo 5 do Estudo Socioambiental e nos Anexos 4 e 5. A precificação da desocupação seguiu a Instrução de Serviço Colegiada do DNIT nº 03/2019, que prevê a desocupação da população vulnerável e das ocupações em locais de obra. A precificação para desocupação desses locais é apresentada em detalhes na aba 1.2 da planilha de Capex Socioambiental.

QUESTIONAMENTO 301

Item: 19 – Contrato (Lote 1)

Objeto: Sugere-se que o início da cobrança da Tarifa de pedágio esteja diretamente ligada à conclusão das metas dos Serviços Iniciais independentemente do prazo em que isso ocorra.

Justificativa: -

Resposta:

É importante que o contrato preveja prazo e obrigações para fixar marcos de inadimplência da concessionária, e por isso início da cobrança da tarifa de pedágio poderá ocorrer a partir do cumprimento das metas previstas para serem cumpridas até 9º mês da Frente de Serviços iniciais.

QUESTIONAMENTO 302

Item: 19 – Contrato (Lote 1)

Objeto:	Sugere-se que a cláusula 19.1.(i) seja alterada para considerar a conclusão das metas dos Serviços Iniciais se dará até o 12º mês.
Justificativa: -	
Resposta: Dado o atual estado de conservação das vias, o atingimento dos parâmetros de desempenho exigidos na frente de serviços iniciais requer um prazo de 24 meses para sua plena conclusão. Contudo, há parâmetros de desempenho passíveis de serem cumpridos até o 9º mês da concessão, motivo pelo qual uma das condicionantes para o início da cobrança de pedágio é o cumprimento de tais parâmetros.	
QUESTIONAMENTO 303	
Item:	19 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Requer-se a revisão do percentual para aderência às melhores prática atualmente identificadas para perda de receita tarifária em razão da DUF.
Justificativa: -	
Resposta: O percentual foi resultado direto do estudo de demanda, que está baseado em informações de campo, e segue as premissas adotadas em outros estudos de concessão rodoviária do país.	
QUESTIONAMENTO 304	
Item:	20 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Rquer-se à exclusão da previsão de montante e a constatação de verificação futura e aderente à realidade da receita pretendida, prevendo que a totalidade das receitas acessórias obtidas serão revertidas para a modicidade tarifária, sem que haja obrigação de compartilhamento de receita com o Concedente.
Justificativa: -	
Resposta: A opção político-regulatória foi a de prever o compartilhamento de receitas acessórias, o que é uma prática usual em outros contratos de concessão de rodovia estaduais.	
QUESTIONAMENTO 305	
Item:	21 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugere-se que a cláusula seja excluída. Alternativamente, caso se entenda pela manutenção da cláusula, sugere-se que seja acrescida à cláusula a necessidade de motivação justificada e aviso prévio em tempo razoável para que a Concessionária providencie a abertura de novas contas.
Justificativa: -	
Resposta: A previsão foi suprimida da Minuta de Contrato, conforme sugerido.	
QUESTIONAMENTO 306	
Item:	21 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugere-se que a cláusula seja excluída. Considerando que o Banco Depositário não é parte no contrato de Concessão, entende-se não haver fundamento ou eficácia a fixação de obrigação a este terceiro neste instrumento, sendo pertinente a exclusão da cláusula 21.9 e a confirmação de sua inclusão na minuta de administração de contas a ser firmada com o Banco Depositário.
Justificativa: -	
Resposta: Entendeu-se pertinente deixar expresso em contrato o prazo de comunicação do banco depositário com as partes.	
QUESTIONAMENTO 307	
Item:	- (Lote 1)
Objeto:	Sugere-se que seja esclarecido no Contrato de Concessão e no Anexo 9 que a “Minuta do Contrato de Administração da Conta de Concessão” trata-se de documento meramente referencial e que deverá considerar o valor dos estudos

	realizados para as contas que lá estão indicadas.
Justificativa: -	
Resposta: Foi previsto que a minuta do contrato de administração de contas é meramente referencial.	
QUESTIONAMENTO 308	
Item:	25 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Entende-se que o compartilhamento do risco de demanda seja a medida mais adequada para promoção do presente projeto, gerando maior e mais consistente interesse de interessados comprometidos com a promoção do objeto licitado.
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 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, que mitigam o risco de demanda. 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 309	
Item:	25 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugere-se a exclusão da cláusula 25.1.30, os vícios ocultos não são passíveis de conhecimento previamente à assunção da concessão. Desse modo, não é cabível alocar à Concessionária o risco e responsabilidade por vícios ocultos constatados após a data de celebração do contrato. Inclusive, isto está contrário à previsão da cláusula 26.1.19 que aloca o risco sobre vícios ocultos ao Poder Concedente. Alternativamente, sugere-se a inclusão da possibilidade de realização de vistoria pelas partes antes da data da assunção, de modo que no caso de não ser detectado nenhum vício e posteriormente for constatado que sua origem é anterior à assunção, este risco seria alocado ao Poder Concedente. Em ambos os casos, entende-se que é necessário adotar definição para o termo “Vício Oculto” como o que é possível verificar em vistoria visual, que será realizada antes da assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens.
Justificativa: -	
Resposta: A matriz de risco no que tange aos vícios ocultos foi remodelada no sentido de conferir um melhor delineamento na repartição do referido risco. É risco do poder concedente: Vícios ocultos do Sistema Rodoviário e dos Bens da Concessão, vinculados à manutenção e operação, pelo prazo de 5 (cinco) anos após a sua transferência pelo Poder Concedente à Concessionária, não se considerando ocultos aqueles vícios que, dentre outras hipóteses: (i) Figurem expressamente no Edital ou no Contrato como sendo risco da Concessionária;	

(ii) Constem de manifestação formal da Administração, documentos públicos disponíveis para qualquer interessado ou sejam de conhecimento comum à época da licitação;

(iii) Poderiam ter sido detectados pelas Licitantes, por expertise e conhecimentos pretéritos, ou utilizando meios e técnicas ordinariamente disponíveis e financeiramente acessíveis no mercado no momento anterior ao processo licitatório, em igualdade de condições com os demais interessados.

É risco da concessionária:

vícios ocultos dos Bens da Concessão não constatados e reclamados no prazo de 5 (cinco) anos contados da sua transferência à Concessionária pelo Poder Concedente;

QUESTIONAMENTO 310

Item: 25 – Contrato (Lote 1)

Objeto: Sugere-se que a redação seja alterada para considerar que esse risco deve considerar a cobertura de seguro por ao menos duas seguradoras no Brasil há pelo menos dois anos.

Justificativa: -

Resposta:

Foi estabelecido que esse risco considerará a cobertura de seguro por ao menos duas seguradoras no Brasil há pelo menos dois anos.

QUESTIONAMENTO 311

Item: 26 – Contrato (Lote 1)

Objeto: Entende-se que os acessos que não foram listados no Contrato e Anexos são acessos irregulares e portanto devem ser fechado

Justificativa: -

Resposta:

O Plano de Exploração da Rodovia (PER) será ajustado para apresentar as localizações dos referidos acessos. Contudo, vale destacar que as obras de melhorias em acesso serão realizadas nos acessos regulares públicos, cujo mapeamento e classificação ocorrerá até o 9º mês da concessão, momento em que as localizações serão confirmadas ou ajustadas, conforme o plano de gestão operacional de acessos elaborado pela concessionária, para regularização e ordenamento de acessos às propriedades lindeiras.

QUESTIONAMENTO 312

Item: 26 – Contrato (Lote 1)

Objeto: Entende-se pertinente a previsão que é risco da concessionária os vícios ocultos que possam ser identificados visualmente, em vistoria usual realizadas em processos licitatórios similares, pela Concessionária à época da Concorrência

Justificativa: -

Resposta:

A matriz de risco no que tange aos vícios ocultos foi remodelada no sentido de conferir um melhor delineamento na repartição do referido risco.

É risco do poder concedente:

Vícios ocultos do Sistema Rodoviário e dos Bens da Concessão, vinculados à manutenção e operação, pelo prazo de 5 (cinco) anos após a sua transferência pelo Poder Concedente à Concessionária, não se considerando ocultos aqueles vícios que, dentre outras hipóteses:

(i) Figurem expressamente no Edital ou no Contrato como sendo risco da Concessionária;

(ii) Constem de manifestação formal da Administração, documentos públicos disponíveis para qualquer interessado ou sejam de conhecimento comum à época da licitação;

(iii) Poderiam ter sido detectados pelas Licitantes, por expertise e conhecimentos pretéritos, ou utilizando meios e técnicas ordinariamente disponíveis e financeiramente

acessíveis no mercado no momento anterior ao processo licitatório, em igualdade de condições com os demais interessados.

É risco da concessionária:

vícios ocultos dos Bens da Concessão não constatados e reclamados no prazo de 5 (cinco) anos contados da sua transferência à Concessionária pelo Poder Concedente;

QUESTIONAMENTO 313

Item: 26 – Contrato (Lote 1)

Objeto: Sugere-se a previsão de interferências com terras indígenas e quilombolas adicionalmente ao patrimônio cultural na cláusula 26.1.21 da minuta de Contrato.

Além da previsão de serem riscos do Concedente às descobertas arqueológicas e/ou outras interferências com patrimônio cultural constante da cláusula 26.1.21 da minuta do Contrato, em razão de sua natureza equivalente, faz pertinente a previsão de interferência com terras indígenas e quilombolas, haja vista o tratamento normativo e impacto financeiro equivalente ao dado ao patrimônio cultural em projetos de infraestrutura dessa natureza.

O lote 2, por exemplo, deu tratamento específico para as Comunidades Tradicionais, conforme cláusula 16.3.1 e 26.1.1.2.

Justificativa: -

Resposta:

A sugestão de alocação de risco não foi prevista para o Lote 1 pois não foram identificadas comunidades tradicionais (Terras Indígenas e Comunidades Quilombolas) em uma área de até 10 km de distância a partir do eixo das rodovias do Lote, distância estipulada pela Portaria Interministerial Nº 60/2015 para projetos rodoviários e que aciona a necessidade de consulta aos órgãos gestores das comunidades no momento do licenciamento das obras.

QUESTIONAMENTO 314

Item: 30 – Contrato (Lote 1)

Objeto: Sugere-se a fixação de um prazo para o processamento e conclusão do procedimento de Revisão Anuais.

Justificativa: -

Resposta:

Foi estabelecido o prazo de 45 dias para o processamento das revisões anuais.

QUESTIONAMENTO 315

Item: 32 – Contrato (Lote 1)

Objeto: Sugere-se alteração da cláusula de modo a garantir a concomitante efetivação do reequilíbrio para além da discricionariedade do Poder Concedente, como é estipulado na cláusula 32.3

Sugere-se, ademais, que sejam estabelecidas regras objetivas para as revisões extraordinárias.

Justificativa: -

Resposta:

A opção político-regulatória foi a de estabelecer critérios para o cabimento de revisões extraordinárias ou quinquenais, de modo a se evitar que o Poder Concedente tenha que ficar analisando, a todo tempo, pleitos de reequilíbrio, o que possui um custo regulatório muito alto.

QUESTIONAMENTO 316

Item: 34 – Contrato (Lote 1)

Objeto: Sugere-se a majoração dos valores atribuídos à garantia de execução do contrato.

Justificativa: -

Resposta:

Os valores de garantia de execução do contrato foram revistos.

QUESTIONAMENTO 317	
Item:	36 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugere-se a inclusão de nova cláusula por meio da qual o Contrato estabeleça uma métrica de redução progressiva no tempo da concessão do valor do capital social mínimo obrigatório a ser mantido na Concessionária.
Justificativa: -	
Resposta: Os contratos que estabelecem bandas de redução de capital social estão sujeitos a obrigações de integralização de capital social em valores extremamente agressivos, razão pela qual devem permitir redução durante a execução do contrato.	
QUESTIONAMENTO 318	
Item:	36 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugere-se pertinente a retirada da previsão constante da Cláusula 36.5.1 da minuta de Contrato, uma vez não revelar razão ou pertinência econômica.
Justificativa: -	
Resposta: A previsão está aderente ao que é usualmente empregado em contratos de concessão de rodovias.	
QUESTIONAMENTO 319	
Item:	40 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Requer-se seja revista a cláusula 40.2.1 da minuta de Contrato para que sejam autorizadas qualquer negócio jurídico lícito com Partes Relacionadas desde que sob a política de Partes Relacionadas exigida e aprovada para Concessão
Justificativa: -	
Resposta: Esta previsão está alinhada ao modelo usualmente empregado em contratos de concessão de rodovias, bem como ao que foi estabelecido pelo Estado de Minas Gerais em outros projetos de concessão.	
QUESTIONAMENTO 320	
Item:	42 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugere-se a retirada da cláusula 42.1.3 da minuta do Contrato de Concessão. Entende-se que as disposições próprias à relação jurídica entre o financiador e a Concessionária devem ser tratadas pelas respectivas partes, não havendo interferências ou imposições do Concedente em favor do financiador ou equivalente na minuta do Contrato de Concessão. Não impedindo a aplicação daquilo que prevê os artigos 27-A, 28 e 28 -A da Lei nº 8.987/95 e outras operacionais à sua materialização, crê-se imperativa a retirada de demais obrigações à Concessionária em favor dos financiadores, devendo ser esta atividade que cabe à Concessionária quando da negociação do contrato de financiamento.
Justificativa: -	
Resposta: A previsão trata de dever de transparência para com os financiadores, que podem ter como garantia direitos emergentes da Concessão. Sendo assim, considera-se pertinente a sua manutenção.	
QUESTIONAMENTO 321	
Item:	45 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Requer-se, portanto, em vista dos motivos indicados, a revisão da Cláusula 45.4 para fins de adição da ressalva supra indicada. Entende-se que muitas sanções aplicadas à Concessionária acabam sendo conduzidas ao Poder Judiciário, por questionamentos variados de mérito ou procedimento. Desta forma, entende-se que, para evitar prejuízos e eventual necessidade de ressarcimento da Concessionária em vista de potencial

	reversão de sanção na via judicial, entende-se que a previsão de execução da Garantia de Execução do Contrato para adimplência de multas aplicadas em processo administrativo apenas possa ocorrer na hipótese de não judicialização da sanção. Caso a Concessionária tenha ajuizado o tema, apenas poderia ocorrer a execução da garantia quando da decisão final do processo judicial, afastando eventual prejuízo indevido e dever de o Concedente ter que indenizar à Concessionária pela execução indevida de garantia.
Justificativa: -	
Resposta: A execução da garantia prestada pela concessionária constitui prerrogativa do Poder Concedente, em face de eventual inadimplemento da concessionária, após apuração em regular processo administrativo. Além disso, a previsão está aderente ao modelo usualmente empregado em contratos de concessão de rodovias.	
QUESTIONAMENTO 322	
Item:	46 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Entende-se pertinente a revisão da cláusula também para prever que a ocorrência da intervenção apenas possa acontecer quando, no mínimo, for superado prazo de cura e avaliadas as razões de defesa, se o caso, da concessionária.
Justificativa: -	
Resposta: De fato, a intervenção constitui medida excepcional, conforme expressamente consignado na Minuta de Contrato, cujas previsões a respeito deixam claro que a intervenção só será decretada em casos extremos, como medida acautelatória para evitar dano maior aos usuários. Por força desse seu caráter cautelar, o art. 33 da Lei 8.987/95 é expresso no sentido de que o processo administrativo em que serão comprovadas as causas determinantes da medida só será aberto posteriormente à decretação da intervenção por parte do Poder Concedente, cf. previsto na Cláusula 46.5. Note-se, entretanto, que a Minuta de Contrato abre a possibilidade de cura das falhas que poderiam dar ensejo à intervenção, assim como prevê todo um procedimento a ser observado, que envolve não só o Ente Regulador, mas também o Poder Concedente, que decidirá com base em relatório fundamentado elaborado pelo Ente Regulador.	
QUESTIONAMENTO 323	
Item:	51 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugere-se a exclusão de todas as previsões genéricas relacionadas à caducidade que dependam de ampla discricionariedade e não sejam de análise objetiva
Justificativa: -	
Resposta: A cláusula está aderente ao que é usualmente previsto em contratos de concessão de rodovias.	
QUESTIONAMENTO 324	
Item:	51 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Entende-se necessário que a minuta do Contrato de Concessão apresente critérios objetivos expressos autorizativos da ocorrência da caducidade.
Justificativa: -	
Resposta: A cláusula está aderente ao que é usualmente previsto em contratos de concessão de rodovias.	
QUESTIONAMENTO 325	
Item:	51 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Necessário confirmar entendimento.

Justificativa: -	
Resposta: A decretação da caducidade não depende de decisão final exarada em processos judiciais ou arbitrais, e sim de decisões administrativas, vide art. 38, §1º, inciso V da Lei nº 8987/95.	
QUESTIONAMENTO 326	
Item:	1 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugere-se que as competências do Ente Regulador e do Poder Concedente sejam devidamente definidas no contrato de modo a não haver sobreposição de competência, que possa gerar conflito entre as Partes, gerando insegurança e instabilidade nas relações jurídicas entre as partes.
Justificativa: -	
Resposta: As competências do Ente Regulador e do Poder Concedente foram ajustadas de modo a conferir clareza ao contrato.	
QUESTIONAMENTO 327	
Item:	15 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Considerando ser um terceiro alheio às partes, sugere-se que a escolha do verificador parta do encaminhamento de uma lista tríplice pela Concessionária ao Poder Concedente, que, dentre das opções encaminhadas pela Concessionária, deverá escolher um.
Justificativa: -	
Resposta: A fiscalização da concessão, no Lote 1, ficará a cargo do Ente Regulador, que, eventualmente, poderá contar com a contratação de apoio à fiscalização e eventual apoio de verificador independente, a ser contratado pelo poder concedente, seguindo o modelo já adotado pelo Estado de Minas Gerais.	
QUESTIONAMENTO 328	
Item:	45 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Sugere-se que não sejam conferida multa diária nos altos valores impostos, bem como, que seja inserido metodologia de aplicação de penalidades que considere tempo razoável para correção de infrações parciais, considerando todo o contexto, até que seja efetivamente aplicada a penalidade.
Justificativa: -	
Resposta: A cláusula foi mantida considerando outras referências estaduais.	
QUESTIONAMENTO 329	
Item:	- Contrato (Lote 1)
Objeto:	Entende-se pertinente que a classificação da referida tabela seja definida com maior precisão, aderindo à pretensão da existência desta tabela.
Justificativa: -	
Resposta: A classificação “por obra” nas infrações previstas indica que a concessionária será penalizada se não observar as regras estabelecidas em contrato e no PER para as intervenções de sua responsabilidade.	
QUESTIONAMENTO 330	
Item:	8 – Edital (Lote 2)
Objeto:	Sugere-se que conste no Edital o prazo exato para cumprimento da integralização do Capital Social Adicional até o término do primeiro ano da Concessão. Ainda, sugere-se que o capital social adicional seja integralizado pela Concessionária na data de assinatura do Contrato e não durante o primeiro ano da concessão.

Justificativa: -	
Resposta: As condições de subscrição e integralização do capital social adicional da SPE foram especificadas na minuta de edital e do contrato e não constituem condição para a assinatura do contrato de concessão.	
QUESTIONAMENTO 331	
Item:	13 – Edital (Lote 2)
Objeto:	Sugere-se a exclusão da cláusula 13.10. Considerando que: i) a participação das licitantes estará considerando que a concessão se dará na modalidade patrocinada, conforme regime imposto pela Lei Federal nº 11.079/2004; ii) que as suas propostas e estudos serão feitos tendo como base o regramento disposto para o regime de Parceria Público-Privada; e, iii) Não há mutabilidade de instrumento contratual com base em realidade financeira;
Justificativa: -	
Resposta: O edital é claro ao estabelecer que a concessão será regida pelas regras da lei nº 8.987/95, caso alguma Licitante ofereça o valor de R\$ 0,00 (zero reais) para a Contraprestação.	
QUESTIONAMENTO 332	
Item:	21 – Contrato (Lote 2)
Objeto:	Sugere-se que a cláusula 21.2 seja alterada de forma a garantir que o pagamento ocorrerá, independentemente do cumprimento dos marcos. Sendo que caso haja atraso no marcos, a Concessionária já estará sujeita à penalização prevista Contratualmente.
Justificativa: -	
Resposta: O pagamento da contraprestação, na modalidade aporte, atrelado ao cumprimento dos marcos de investimentos guarda consonância com as disposições da Lei nº 11.079/04: Art. 7º A contraprestação da Administração Pública será obrigatoriamente precedida da disponibilização do serviço objeto do contrato de parceria público-privada. § 1º É facultado à administração pública, nos termos do contrato, efetuar o pagamento da contraprestação relativa a parcela fruível do serviço objeto do contrato de parceria público-privada. (Incluído pela Lei nº 12.766, de 2012) § 2º O aporte de recursos de que trata o § 2º do art. 6º, quando realizado durante a fase dos investimentos a cargo do parceiro privado, deverá guardar proporcionalidade com as etapas efetivamente executadas. (Incluído pela Lei nº 12.766, de 2012)	
QUESTIONAMENTO 333	
Item:	21 – Contrato (Lote 2)
Objeto:	Sugere-se que a vinculação das decisões, no âmbito de fiscalização e aferição contratual por parte do Verificador Independente, esteja expressa no Contrato, de forma que qualquer discordância de uma das partes quanto às suas decisões tenham que ser resolvidas no âmbito da solução de controvérsias, não sendo possível despeitá-las de forma unilateral.
Justificativa: -	
Resposta: A atuação do verificador independente está disciplinada no Contrato, em especial, no Anexo 14.	
QUESTIONAMENTO 334	
Item:	3.4.4.1 – PER (Geral)
Objeto:	Sugere-se que seja esclarecida a obrigação contratual neste sentido, evitando

	discussões futuras. De forma que, se for o caso de descida/subida individual para cada cabine, não permitindo travessias de pista, deve estar expresso nos documentos editalícios. Caso contrário, sugere-se indicar o que seria considerado acesso "de forma segura".
Justificativa: -	
Resposta: O PER será ajustado pois não há previsão obrigatória de construção de passarela ou túnel para acesso às cabines das praças de pedágio, sendo possível acessá-las por travessia de pista.	
QUESTIONAMENTO 335	
Item:	3.1.6. – PER (Geral)
Objeto:	Sugere-se que seja facultado à Concessionária, implantar e operar a praça em 9 meses, porém com o prazo máximo para atendimento de, no mínimo, 12 meses. Essa recomendação se estende para todos os serviços que tem prazo fixado nos 9 meses iniciais da concessão.
Justificativa: -	
Resposta: O início da cobrança da tarifa de pedágio poderá ocorrer a partir do cumprimento das metas previstas para serem cumpridas até 9º mês da Frente de Serviços iniciais. Vale destacar que nos lotes em questão não é prevista nenhuma dificuldade social ou ambiental adicional que inviabilize o cumprimento dos prazos apresentados, a exceção da praça de pedágio do lote 2, cujo prazo de implantação máximo foi estabelecido em 24 meses.	
QUESTIONAMENTO 336	
Item:	Planilha CAPEX/Modelo de Viabilidade Financeira (Geral)
Objeto:	Sugere-se a atualização dos preços unitários, tomando como referência as tabela oficiais mais atualizadas (posteriores a jun/21) e cotações de mercado recentes.
Justificativa: -	
Resposta: Houve atualização da data-base de setembro de 2020 para abril de 2021.	
QUESTIONAMENTO 337	
Item:	Planilha CAPEX/ Modelo de Viabilidade Financeira (Geral)
Objeto:	Sugere-se reavaliar preços imputados para as edificações, realizando cotações de mercado, prevendo as edificações nos locais e condições que efetivamente serão executadas.
Justificativa: -	
Resposta: Foram realizadas cotações de mercado para a orçamentação dos equipamentos e mão de obra das praças de pedágio. Em relação à obra física, é praxe em estudos de viabilidade a precificação com base em custos unitários oficiais, cabendo aos interessados a realização de orçamentação própria. Por fim, cabe informar que as edificações das praças de pedágio serão ajustadas no PER pois não haverá obrigação de construção de túnel ou passarela para acesso às cabines.	
QUESTIONAMENTO 338	
Item:	2.1.2. Engenharia – PER (Geral)
Objeto:	Sugere-se que seja confirmada a necessidade de reforma das sedes da PMRv existentes atualmente, visto que não há valores destinados em CAPEX e nenhuma menção no PER.
Justificativa: -	
Resposta:	

Não há previsão de reforma das bases da PMRv por parte da concessionária.

QUESTIONAMENTO 339

Item: 3.1.4; 3.1.5; 3.1.6 – PER (Geral)

Objeto: Ainda que a regra geral aqui sugerida seja da extensão de prazo para 12 meses, os três itens destacados do PER são demasiadamente complexos para esse prazo, devendo ter o prazo mínimo de 24 meses para cumprimento. Assim, sugere-se a alteração do prazo para execução dos itens 3.1.4, 3.1.5 e 3.1.6 do PER.

Justificativa: -

Resposta:

É entendida como viável a execução no prazo especificado dos serviços incluídos nos itens 3.1.4, 3.1.5 e 3.1.6. Vale destacar que nos lotes em questão não é prevista nenhuma dificuldade social ou ambiental adicional que inviabilize o cumprimento dos prazos apresentados, a exceção da praça de pedágio do lote 2, cujo prazo de implantação máximo foi estabelecido em 24 meses.

QUESTIONAMENTO 340

Item: 3.1.1. – PER (Geral)

Objeto: Sugere-se que este entendimento seja explícito no PER. Embora haja a previsão de eliminação de degrau entre pista e acostamento no PER, entende-se que no caso de não haver acostamentos pavimentado, não será necessária esta intervenção, uma vez que será objeto de obrigação quando da implantação do acostamento.

Justificativa: -

Resposta:

O PER foi ajustado para esclarecer a questão. Em prol da segurança viária, independentemente de o acostamento estar pavimentado ou não, não pode haver degrau superior a 5 cm entre a pista e o acostamento.

QUESTIONAMENTO 341

Item: 3.1.2. – PER (Lote 1)

Objeto: Sugere-se que seja adotado o prazo de 12 meses para cumprimento desta obrigação.

Justificativa: -

Resposta:

Conforme o escopo dos serviços iniciais, é obrigação da concessionária a: "Recomposição da sinalização e substituição de sinalização vertical em solo e aérea, de modo que toda a sinalização de regulamentação e advertência esteja completa e em boas condições, em perfeito atendimento às determinações do CTB, DNIT, resoluções do CONTRAN e recomendações técnicas do DER-MG, inclusive nos acessos particulares". Assim, a retirada da sinalização desconforme deve ser seguida pela imediata substituição, mantendo as características originais em conformidade com as normas. O projeto executivo a ser elaborado nessa fase orientará os serviços das fases seguintes.

QUESTIONAMENTO 342

Item: 3.1.3. – PER (Lote 1)

Objeto: Sugere-se que seja adotado como parâmetro de desempenho o atingimento de uma classificação mínima dos parâmetros estruturais adotando-se os parâmetros de inspeção dos manuais do DNIT. Caso se entenda pela impossibilidade de adotar esses parâmetros, sugere-se o estabelecimento de prazo de 12 meses para cumprimento dessa obrigação contratual.

Justificativa: -

Resposta:

Em relação a ausência de problemas estruturais em passarelas de pedestres, entende-se que o prazo é suficiente, pois foi identificada a existência de somente uma passarela no

lote, localizada na CMG-462.	
QUESTIONAMENTO 343	
Item:	12.20.2.2 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	É correto o entendimento de que a Concessionária a seu exclusivo critério poderá não aceitar a execução de tais obras decorrentes do Gatilho de Nível de Serviço, sem qualquer penalização?
Justificativa: -	
Resposta: Conforme disposição contratual, a realização ou não das intervenções para manutenção do nível de serviço compete ao poder concedente. Caso o Poder Concedente não realize quaisquer Intervenções para Manutenção do Nível Serviço mesmo após atingido o Gatilho de Nível de Serviço, a Concessionária fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato correspondente aos gastos adicionais em que comprovadamente tenha incorrido por eventual aceleração do desgaste de pavimento decorrente do uso da rodovia sem Intervenções para Manutenção do Nível Serviço mesmo após o atingimento do Gatilho de Nível de Serviço, assim como não poderá ser responsabilizada pelo desgaste acelerado do pavimento e problemas operacionais decorrentes desta opção. Além disso, deverá ser considerado, no computo do cálculo do reequilíbrio, eventuais ganhos decorrentes do incremento do tráfego.	
QUESTIONAMENTO 344	
Item:	12.20.2.2 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Considerando que o incremento de Capex/Opex para o projeto decorrente do Gatilho de Nível de Serviço, sejam essas obras executadas pela Concessionária ou pelo Poder Concedente, impactará o fluxo de caixa disponível da SPE para pagamento dos contratos de financiamento. É correto o entendimento de que a forma de reequilíbrio econômico-financeiro buscará reequilibrar a capacidade de pagamento da dívida do projeto (fluxo de caixa corrente), e não somente a TIR do Projeto?
Justificativa: -	
Resposta: A metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, decorrente da realização de intervenções para manutenção do nível de serviço, é aquela prevista nas cláusulas 30.6 e seguintes do contrato, que trata, do reequilíbrio via fluxo de caixa marginal.	
QUESTIONAMENTO 345	
Item:	12.20.2.2 – Contrato (Lote 1)
Objeto:	Considerando que a cláusula 12.20.2.2 do Contrato estabelece que na hipótese de acionamento do Gatilho de Nível de Serviço o Poder Concedente poderá executar as devidas intervenções. Considerando que a execução dessas obras impactará a operação do projeto, como fechamento temporário de faixas, redução do tráfego, entre outros impactos. É correto o entendimento de que o reequilíbrio econômico financeiro que a Concessionária terá direito também irá considerar os custos futuros decorrentes da manutenção e conservação das obras executadas pelo Poder Concedente, bem como dos seus impactos na necessidade de capital do projeto (dívida/equity)?
Justificativa: -	
Resposta: Conforme disposição contratual, o reequilíbrio econômico-financeiro das Intervenções para a Manutenção do Nível de Serviço acionadas pelo atingimento do nível de serviço e autorizadas pelo Poder Concedente será realizado por meio do Fluxo de Caixa Marginal e incluirá os gastos adicionais com a Manutenção e Operação posterior das intervenções	

além dos ganhos decorrentes de eventual incremento de tráfego.

QUESTIONAMENTO 346

Item: 11.2.10. – Edital (Lote 1)

Objeto: Considerando que a cláusula 11.2.10. 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 25 do Contrato deve incorporar o risco de não obtenção do REIDI e a alocação anteriormente mencionada. Está correto nosso entendimento?

Justificativa: -

Resposta:

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.

QUESTIONAMENTO 347

Item: 21.2.1. – Edital (Lote 1)

Objeto: Considerando que a Cláusula 21.2.1 do Contrato deixa em aberto a possibilidade de criação de novas contas que podem impactar a governança e operacionalização já existente, conforme redação abaixo:
"21.2.1 O Ente Regulador pode determinar a criação de novas contas para compor o Mecanismo de Contas, com a finalidade de ampliar a governança e operacionalização dos mecanismos previstos no Contrato, com o que a Concessionária desde já concorda, sem que a criação de novas contas implique reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato."
Considerando que os termos de administração de uma futura conta e seu impacto nas demais contas do Mecanismo de Contas não são conhecidos.
Considerando que o objetivo deste certame é garantir a transparência e previsibilidade para os licitantes sobre a execução do Contrato de Concessão.
Considerando que o Contrato de Concessão já possui dispositivos contratuais para revisão entre as Partes.
Considerando que o Mecanismo de Contas constitui elemento relevante para a bancabilidade do projeto (contratação de financiamento).
Solicitamos que seja excluída a prerrogativa de alteração do Mecanismo de Contas pactuado no momento da assinatura do Contrato de Concessão.

Justificativa: -

Resposta:

A previsão foi suprimida da Minuta de Contrato, conforme sugerido.

QUESTIONAMENTO 348	
Item:	Definição liv – Edital (Lote 1)
Objeto:	Considerando que o item "liv" da seção "Definições" do Edital apresenta o montante do Valor de Outorga. Solicitamos que seja estabelecido também neste item a data-base do Valor de Outorga.
Justificativa: -	
Resposta: Conforme disposto em cláusula contratual, o valor de outorga ofertado pela licitante deverá ter como data-base abril de 2021.	
QUESTIONAMENTO 349	
Item:	7.1.1 e 7.2.1 – Edital (Lote 1)
Objeto:	Considerando que as cláusulas 7.1.1 e 7.2.1 do Edital apresentam a data-base da Garantia de Proposta. É correto o entendimento que a referência de data-base para as duas cláusulas são iguais? Se positivo, solicitamos por gentileza o ajuste na redação.
Justificativa: -	
Resposta: O valor de garantia da proposta foi atualizado pelo IPCA, com base na sua variação até abril de 2021.	
QUESTIONAMENTO 350	
Item:	49.6.4 – Contrato (Geral)
Objeto:	Utilizar a depreciação por padrão de consumo.
Justificativa: -	
Resposta: 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.	
QUESTIONAMENTO 351	
Item:	50.2 – Contrato (Geral)
Objeto:	Alterar o índice de correção. De NTNBB para WACC
Justificativa: -	
Resposta: A opção jurídico regulatória está alinhada ao que é usualmente previsto nos contratos de rodovias.	
QUESTIONAMENTO 352	
Item:	- (Geral)
Objeto:	Incluir o TRO para não conformidades de menor gravidade.
Justificativa: -	
Resposta: A instauração de procedimento administrativo para a apuração de infrações seguirá o modelo que é atualmente empregado no Estado de Minas Gerais.	
QUESTIONAMENTO 353	
Item:	3.1.1. – PER (Geral)
Objeto:	Ausência de flechas nas trilhas de roda, medidas de acordo com o procedimento DNIT 006/2003-PRO, superiores a 10 mm.
Justificativa: -	
Resposta:	

Foi adotado o parâmetro ATR $\leq 7,0\text{mm}$, que é compatível com a classe das rodovias em estudo.

QUESTIONAMENTO 354

Item: 3.1.2. – PER (Geral)

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

Justificativa: -

Resposta:

Considerando que os pontos críticos podem ser alterados ao longo do tempo em função de maior número de acidentes, aumento da urbanização e outros elementos que se alteram ao longo do período de 30 anos, será incluída definição de pontos críticos da rodovia no PER, de forma a esclarecer tais localizações.

QUESTIONAMENTO 355

Item: - (Geral)

Objeto: Processo SEI 1500.01.0111198/2021-44
Refletem o Arquivo Indicação Nº 954/2021. Solicitam:
1) Inclusão de trecho da BR 459 até Lorena/SP
2) Contorno de Itajubá
3) Inclusão da MG 350
4) Alargamento de OAE na MG 350

Justificativa: -

Resposta:

A concessão do lote Sul de Minas promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de acostamento e terceiras faixas, do contorno de Andradas e Ipuiúna, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painéis, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho em todo o lote Sul de Minas, serviço de atendimento médico e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária.

Em relação a solicitação de inclusão dos segmentos da BR-459 até a divisa com o estado de São Paulo e da MG-350, de Delfim Moreira até o entroncamento com a BR-459 informamos que, embora não façam parte da atual composição do Lote, constam dos investimentos pré-autorizados, e poderão ser feitos mediante reequilíbrio econômico-financeiro da concessionária, nos termos da cláusula referente a novos investimentos do Contrato.

Quanto às demais intervenções solicitadas informamos que não fazem parte da atual composição do Lote, mas poderão ser eventualmente incluídas 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 356

Item: - (Lote 2)

Objeto: Processo SEI 1300.01.0004417/2021-76. Solicitam: inclusão da BR 459 até o limite do Estado, inclusão de contorno em Itajubá, inclusão da MG 350 e duplicação da ponte localizada na MG 350.

Justificativa: -

Resposta:

A concessão do lote Sul de Minas promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de acostamento e terceiras faixas, do contorno de Andradas e Ipuiúna, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painéis, trincas, troca

de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho em todo o lote Sul de Minas, serviço de atendimento médico e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária.

Em relação a solicitação de inclusão dos segmentos da BR-459 até a divisa com o estado de São Paulo e da MG-350, de Delfim Moreira até o entroncamento com a BR-459 informamos que, embora não façam parte da atual composição do Lote, constam dos investimentos pré-autorizados, e poderão ser feitos mediante reequilíbrio econômico-financeiro da concessionária, nos termos da cláusula referente a novos investimentos do Contrato.

Quanto às demais intervenções solicitadas informamos que não fazem parte da atual composição do Lote, mas poderão ser eventualmente incluídas 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 357

Item: - (Lote 2)

Objeto: Processo SEI 1300.01.0004351/2021-15. Solicitam: inclusão da BR 459 até o limite do Estado, inclusão de contorno em Itajubá, inclusão da MG 350 e duplicação da ponte localizada na MG 350

Justificativa: -

Resposta:

A concessão do lote Sul de Minas promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de acostamento e terceiras faixas, do contorno de Andradas e Ipuiúna, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painéis, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho em todo o lote Sul de Minas, serviço de atendimento médico e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária.

Em relação a solicitação de inclusão dos segmentos da BR-459 até a divisa com o estado de São Paulo e da MG-350, de Delfim Moreira até o entroncamento com a BR-459 informamos que, embora não façam parte da atual composição do Lote, constam dos investimentos pré-autorizados, e poderão ser feitos mediante reequilíbrio econômico-financeiro da concessionária, nos termos da cláusula referente a novos investimentos do Contrato.

Quanto às demais intervenções solicitadas informamos que não fazem parte da atual composição do Lote, mas poderão ser eventualmente incluídas 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 358

Item: - (Geral)

Objeto: Processo SEI 1300.01.0004310/2021-55. Vimos solicitar-lhe apoio no sentido de informar-nos quais serão os impactos econômicos provocados ao estado com a implantação do Programa de Concessões Rodoviárias do Governo de Minas, o qual foi divulgado por essa pasta no dia 07 de julho do corrente ano.

Justificativa: -

Resposta:

O Programa de Concessões Rodoviárias busca atrair investimentos na ordem de R\$ 11 bilhões por meio da concessão à iniciativa privada de cerca de 3.250 quilômetros de rodovias. O pacote envolve contratos com horizonte de até 30 anos, que devem

beneficiar diretamente aproximadamente 120 municípios mineiros, com estimativa de geração de mais de 45 mil empregos diretos e 161 mil empregos indiretos. O Programa de Concessões Rodoviárias está dividido em 7 lotes (Lote 1 – Triângulo Mineiro; Lote 2 – Sul de Minas; Lote 3 – Varginha-Furnas; Lote 4 – São João Del-Rei; Lote 5 – Itapecerica-Lagoa da Prata; Lote 6 – Perdões-Patos de Minas; e Lote 7 – Ouro Preto).

QUESTIONAMENTO 359

Item: - (Lote 2)

Objeto: Processo SEI 1300.01.0004307/2021-39. Solicitam a inclusão da MG 350 e AMG 1915 até a divisa do estado de MG e o estado de SP

Justificativa: -

Resposta:

A concessão do lote Sul de Minas promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de acostamento e terceiras faixas, do contorno de Andradas e Ipuíuna, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painéis, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho em todo o lote Sul de Minas, serviço de atendimento médico e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária.

Em relação a solicitação de inclusão de segmentos informamos que os trechos da MG-350, de Delfim Moreira até o entroncamento com a BR-459 e da AMG-900, de Delfim Moreira até a divisa com o estado de São Paulo, embora não façam parte da atual composição do Lote, constam como investimentos pré-autorizados e 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.

AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

Na sequência, serão apresentados os questionamentos realizados no âmbito das Audiências Públicas.

Foram realizadas duas sessões presenciais de Audiência Pública para o Lote do Triângulo Mineiro, ocorridas nos dias 12/07/2021 e 13/07/2021, nas cidades de Uberaba e Uberlândia, respectivamente.

Para o Lote do Sul de Minas, foram realizadas três sessões presenciais de Audiência Pública, ocorridas nos dias 14/07/2021, 15/07/2021 e 16/07/2021, nas cidades de Poços de Caldas, Pouso Alegre e Itajubá, respectivamente.

Por fim, foi realizada sessão virtual de Audiência Pública na B3, para debater o projeto de concessão de ambos os lotes.

QUESTIONAMENTO 360

Item: - (Lote 1)

Objeto: Coloca alguns comentários sobre a situação atual das rodovias e pede que incluam o trecho do anel viário em Uberaba, cujo projeto já está feito. Destacou a ausência de trecho da MG 190 que inicia no município de Sacramento/MG, que possui segmentos que precisam de pavimentação próximo a Almeida Campos, que é perto do entroncamento com entre a MG 190 e a LMG 798. Pleiteou que uma das praças de pedágio fosse alocada no município de Uberaba.

Justificativa: -

Resposta:

O Lote do Triângulo promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de 11 km de duplicação na BR 365, além de 67,8 km de faixas adicionais e acostamentos em vários segmentos do Lote, a construção do contorno de Perdizes, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painéis, trincas, troca de

toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho em todo o lote, serviço de atendimento médico e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária. Em relação a solicitação de inclusão do anel viário de Uberaba e de outros segmentos, informamos que não fazem parte da composição atual do Lote, mas poderão ser incluídos ao longo da execução contratual, por meio de inclusão de novos investimentos e mediante reequilíbrio econômico-financeiro da concessionária, nos termos da cláusula de novos investimentos do Contrato.

Ressalta-se ainda que, nos termos nos termos do art. 3º, § 2º, Lei Complementar 116/2003 e do atual entendimento jurisprudencial do país, os municípios recebem ISS proporcionalmente à extensão da rodovia que faz parte de sua jurisdição.

QUESTIONAMENTO 361

Item: - (Lote 1)

Objeto: Sugestão e pleito é de que a Seinfra conceda e adicione à concessão trecho em execução de um anel viário em Uberaba. Para realização desse anel, já existe um trecho executado que conecta a LMG 798 a BR 262. Haveria a necessidade de execução dos trechos: (i) que liga a BR 262 e a BR 050, sentido São Paulo; (ii) que conecta a BR 050 a MG 427, passa pela Avenida Filomena Cartafina, que é uma via de escoamento de insumos agrícolas. Ao todo, são 35,5 km, sendo 7,7 km executados como pista simples.

Justificativa: -

Resposta:

O Lote do Triângulo promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de 11 km de duplicação na BR 365, além de 67,8 km de faixas adicionais e acostamentos em vários segmentos do Lote, a construção do contorno de Perdizes, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de panelas, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho em todo o lote, serviço de atendimento médico e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária. Em relação a solicitação de inclusão do anel viário de Uberaba e de outros segmentos, informamos que não fazem parte da composição atual do Lote, mas poderão ser incluídos ao longo da execução contratual, por meio de inclusão de novos investimentos e mediante reequilíbrio econômico-financeiro da concessionária, nos termos da cláusula de novos investimentos do Contrato.

QUESTIONAMENTO 362

Item: - (Lote 1)

Objeto: Solicitou que a Seinfra fizesse um estudo para uma terceira pista onde será realizado o acostamento em alguns pontos com maior incidência de acidentes. Contribuiu também reforçando a importância do estudo sobre a qualidade dos pavimentos, que exigirá intervenções na sua estrutura. No mais, Barata solicitou que seja incluído em Uberaba o anel viário, cujo projeto já está autorizado pelo DNIT e pelo Meio Ambiente. São 63 km, divididos em 4 lotes. Ele também ratificou todas as colocações anteriores.

Justificativa: -

Resposta:

O Lote do Triângulo promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade (resultado de análises do nível de serviço), recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de 11 km de duplicação na BR 365, além de 67,8 km de faixas adicionais e acostamentos em vários segmentos do Lote, a construção do contorno de Perdizes, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de panelas, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e

roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho, serviço de atendimento médico em todo o lote e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária.

Em relação a solicitação de inclusão do anel viário de Uberaba e de outros segmentos, informamos que não fazem parte da composição atual do Lote, mas poderão ser incluídos ao longo da execução contratual, por meio de inclusão de novos investimentos e mediante reequilíbrio econômico-financeiro da concessionária, nos termos da cláusula de novos investimentos do Contrato.

QUESTIONAMENTO 363

Item: - (Lote 1)

Objeto: Solicita um estudo para a implementação de um anel viário para Araxá a oeste, ligando a BR-452 a BR-146, passando pela BR 262. Outra solicitação feita pelo Secretário foi a construção de marginais de 3 km de extensão na saída de Araxá para Uberlândia, aproximadamente nos quilômetros 294,9 ao 296,2 km, para trazer maior segurança aos moradores desta região, havendo inclusive um projeto já estudado pelo DER-MG acerca do pleito.

Justificativa: -

Resposta:

O Lote do Triângulo promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de 11 km de duplicação na BR 365, além de 67,8 km de faixas adicionais e acostamentos em vários segmentos do Lote, a construção do contorno de Perdizes, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de panelas, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho, serviço de atendimento médico em todo o lote e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária. Na chegada a Araxá, vindo de Uberlândia, consta a construção de rotatórias alongadas, um diamante (dispositivo de interseção em desnível) e uma travessia de pedestre (*safety box*).

Em relação a solicitação de inclusão do anel viário de Araxá informamos que não faz parte da composição atual do Lote, mas poderá ser incluído ao longo da execução contratual, por meio de inclusão de novos investimentos e mediante reequilíbrio econômico-financeiro da concessionária, nos termos da cláusula de novos investimentos do Contrato.

QUESTIONAMENTO 364

Item: - (Lote 1)

Objeto: Solicitou a implantação, logo na primeira fase de investimentos, de alargamentos nos trechos da rodovia LMG 792 que cortam a comunidade nos quilômetros 18 e 19, para evitar acidentes no local.

Justificativa: -

Resposta:

Os investimentos relativos a aumento da capacidade foram resultado de análises do nível de serviço e não foi identificada a necessidade de faixas adicionais. No entanto, cabe destacar que há previsão de implantação de acostamento na rodovia e aumento da sinalização, contribuindo para aumento da segurança viária.

QUESTIONAMENTO 365

Item: - (Lote 1)

Objeto: Ratifica a necessidade do anel viário de Araxá e de Uberaba.

Justificativa: -

Resposta:

O Lote do Triângulo promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de

capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de 11 km de duplicação na BR 365, além de 67,8 km de faixas adicionais e acostamentos em vários segmentos do Lote, a construção do contorno de Perdizes, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painelas, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho, serviço de atendimento médico em todo o lote e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária. Em relação a solicitação de inclusão do anel viário de Araxá e de Uberaba informamos que não fazem parte da composição atual do Lote, mas poderão ser incluídos ao longo da execução contratual, por meio de inclusão de novos investimentos e mediante reequilíbrio econômico-financeiro da concessionária, nos termos da cláusula de novos investimentos do Contrato.

QUESTIONAMENTO 366

Item: - (Lote 1)

Objeto: A repórter pergunta se a MG-427 também está sendo estudada entre os trechos mais críticos para fazer duplicação dentro do lote da concessão, vez que é uma demanda local e há grande fluxo de caminhões.

Justificativa: -

Resposta:

O Lote do Triângulo promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de 11 km de duplicação na BR 365, além de 67,8 km de faixas adicionais e acostamentos em vários segmentos do Lote, a construção do contorno de Perdizes, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painelas, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho, serviço de atendimento médico em todo o lote e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária. Em relação ao trecho da MG-427, o mesmo não se encontra no lote.

QUESTIONAMENTO 367

Item: - (Lote 1)

Objeto: O Secretário coloca que a infraestrutura de Minas Gerais está "largada", como é o caso da MGC-154, paralela à BR-154. No mais, Mário Jacob acrescenta que o modelo de concessão que deveria ser adotado é o do Governo Federal, onde houve deságio e chancela do TCU, sendo modelo de concessões extremamente transparentes, transmitindo a confiança de que são obras para o bem da população e para a sua devida otimização. Se o modelo adotado para o programa de concessões de rodovias mineiras for inspirado no modelo utilizado pelo Governo Federal facilitará a execução, aumentando a possibilidade de novos entrantes na licitação. Por fim, o Secretário coloca como pleito que a MGC-154, que possui 16 Km em terra, cuja obra de asfaltamento do governo estadual foi paralisada em 2014 e nunca foi retomada, seja concluída, assim como o acostamento desse trecho.

Justificativa: -

Resposta:

O Lote do Triângulo promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de 11 km de duplicação na BR 365, além de 67,8 km de faixas adicionais e acostamentos em vários segmentos do Lote, a construção do contorno de Perdizes, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painelas, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho, serviço de atendimento médico em todo o lote e

todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária. Em relação ao trecho, o mesmo não se encontra contemplado no lote, mas poderá ser eventualmente incluído ao longo da execução contratual, mediante reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, nos termos da cláusula referente a novos investimentos do Contrato.

QUESTIONAMENTO 368

Item: - (Lote 1)

Objeto: O Assessor pergunta, de forma objetiva, quais foram os critérios para a definição dos lotes do programa de concessões rodoviárias. Ele também ratificou o pedido do Deputado pela não inclusão da MG-497.

Justificativa: -

Resposta:

A definição dos lotes rodoviários se deu em 3 etapas:

1 - Priorização de trechos/regiões do estado por parte do Governo do Estado de MG;
2 - Modelo de simulação de demanda identificou trechos de baixo volume de tráfego (a serem desconsiderados) e trechos com elevado volume de demanda (a serem inseridos no estudo);

3 - O modelo econômico-financeiro, com base em informações de receita, custos de engenharia e custos operacionais analisou a viabilidade dos lotes rodoviários, sendo estudadas configurações para a obtenção do lote final.

Em relação a solicitação de inclusão do segmento, informamos que, embora não façam parte da atual composição do Lote, 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 6.4 e seguintes do Contrato.

QUESTIONAMENTO 369

Item: - (Lote 2)

Objeto: A primeira questão colocada foi em relação ao ISS, que é um imposto municipal. O vice-prefeito perguntou se este imposto será devido ao município onde estiver instalada a praça de pedágio. Segunda questão levantada: há alguma previsão de desconto de pedágio para os moradores próximos às praças de pedágio? Terceira questão: o vice-prefeito solicitou que informem a previsão da inclusão do contorno de Santa Rita de Caldas no projeto. Quarta questão: Existe a possibilidade de instalação do posto de atendimento no Município Santa Rita de Caldas?

Justificativa: -

Resposta:

Nos termos do art. 3º, § 2º, Lei Complementar 116/2003 e do atual entendimento jurisprudencial do país, os municípios recebem ISS relativo à cobrança de pedágio proporcionalmente à extensão da rodovia que faz parte de sua jurisdição.

A concessão prevê a adoção de política tarifária denominada "Desconto de usuário Frequente" 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, passando na mesma praça no mesmo sentido por mais de uma vez no mês. A medida objetiva proporcionar justiça tarifária a todos os usuários do lote.

Além disso, cabe informar que o contorno de Santa Rita de Caldas está incluído na concessão e há a implantação de BSO (Base de Serviços Operacionais) prevista na MG-455, próximo ao km 1009+000, sendo a localização exata das bases operacionais definida pela futura concessionária de forma a atender todos os parâmetros de desempenho exigidos no contrato.

QUESTIONAMENTO 370

Item: - (Lote 2)

Objeto: A Prefeita gostaria de saber se existe a possibilidade de o projeto não ser uma parceria público-privada e se o contorno de Santa Rita de Caldas já faz parte

	do projeto. Ela também questionou sobre onde será a praça de pedágio mais próxima de Andradas, em virtude dos benefícios para a cidade. Por fim, ela questionou como será o acostamento da MGC-455, isto é, se será um acostamento dos dois lados ou de um lado só.
Justificativa: -	
Resposta: O projeto foi modelado como uma parceria público-privada por possuir necessidade de aporte. Porém, previu-se a possibilidade de a Concessão ser regida exclusivamente pela Lei nº 8.987/95, caso alguma Licitante ofereça o valor de R\$ 0,00 (zero reais) para a Contraprestação. Em relação aos acostamentos, serão implantados em ambos os lados. A praça de pedágio está localizada no município de Poços de Caldas, no entanto, cabe informar que, nos termos do art. 3º, § 2º, Lei Complementar 116/2003 e do atual entendimento jurisprudencial do país, os municípios recebem ISS relativo à cobrança de pedágio proporcionalmente à extensão da rodovia que faz parte de sua jurisdição.	
QUESTIONAMENTO 371	
Item:	- (Lote 2)
Objeto:	O representante fez um levantamento de ordem procedimental, questionando se, em relação a autorização legislativa, já está tudo pronto para a execução do projeto. No mais, ele também perguntou como será o procedimento do leilão, marcado para ocorrer ainda este ano, uma vez que o leilão será estadual, mas com rodovias federais dentro do pacote.
Justificativa: -	
Resposta: A autorização legislativa para a contratação em regime de concessão patrocinada é necessária apenas nos casos em que mais de 70% da remuneração da concessionária é constituída por pagamento da Administração Pública, o que não é o caso do Lote 2. Contudo, ainda assim, a Lei 12.219/1996 autoriza a delegação de construção, restauração, conservação, manutenção, ampliação e operação de rodovias e de obras rodoviárias. A configuração das rodovias que serão objeto da concessão teve como premissa a delegação e/ou estadualização de trechos rodoviários não pertencentes ao estado de Minas Gerais. A formalização da estadualização dos trechos federais foi concluída e a transferência será efetivada na data da assinatura do contrato de concessão.	
QUESTIONAMENTO 372	
Item:	- (Lote 2)
Objeto:	O comunicador solicitou que seja colocado na programação projetos sociais da região.
Justificativa: -	
Resposta: As obrigações da concessionária limitam-se aos investimentos na rodovia previstos no Programa de Exploração da Rodovia (PER). A concessão promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho em todo o lote Sul de Minas e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária, aumentando ainda o número de empregos da região.	
QUESTIONAMENTO 373	
Item:	- (Lote 2)
Objeto:	O Prefeito ressaltou a importância do acostamento nos dois lados das rodovias, em virtude do tráfego de caminhões.
Justificativa: -	
Resposta: Haverá acostamento em ambos os lados da rodovia.	
QUESTIONAMENTO 374	

Item:	- (Lote 2)
Objeto:	O advogado solicitou esclarecimentos de dois pontos específicos: o primeiro, ele questionou se tanto os vícios ocultos quanto as interferências foram levadas em consideração na modelagem financeira ou se isso eventualmente será calculado como uma taxa de risco. Em segundo lugar, o advogado pediu maiores esclarecimentos sobre a temática da contraprestação com natureza de aporte, que está vinculada e condicionada à outorga do lote 1 do Triângulo Mineiro. No mais, ele especificou que tem dúvidas sobre a dimensão econômica desta contraprestação de aporte.
Justificativa: -	
<p>Resposta:</p> <p>Em relação ao primeiro ponto, informamos que a concessionária é integralmente responsável pelo risco de interferências.</p> <p>Em relação aos vícios ocultos, a concessionária é responsável pelos vícios ocultos dos Bens da Concessão não constatados e reclamados no prazo de 5 (cinco) anos contados da sua transferência à Concessionária pelo Poder Concedente, bem como por Vícios ocultos nos Bens da Concessão adquiridos, arrendados ou locados pela Concessionária após a celebração do Contrato, para desempenho de suas atividades ao longo da Concessão. Já o poder concedente é responsável por:</p> <p>Vícios ocultos do Sistema Rodoviário e nos Bens da Concessão, vinculados preexistentes à manutenção e operação, pelo prazo de 5 (cinco) anos após a sua transferência pelo Poder Concedente à celebração do Contrato, que não pudessem ser identificados pela Concessionária, não se considerando ocultos aqueles vícios que, dentre outras hipóteses:</p> <p>(i) Figurem expressamente no Edital ou no Contrato como sendo risco da Concessionária;</p> <p>(ii) Constem de manifestação formal da Administração, documentos públicos disponíveis para qualquer interessado ou sejam de conhecimento comum à época da licitação;</p> <p>(iii) Poderiam ter sido detectados pelas Licitantes, por expertise e conhecimentos pretéritos, ou utilizando meios e técnicas ordinariamente disponíveis e financeiramente acessíveis no mercado no momento anterior ao processo licitatório, em igualdade de condições com os demais interessados.</p> <p>Em relação ao segundo ponto, esclarecemos que a contraprestação, na modalidade aporte, está corroborada no art. 6º, §2º c/c 7º, §2º da Lei 11.079/04. O valor da contraprestação reflete o resultado dos estudos econômico-financeiros.</p>	
QUESTIONAMENTO 375	
Item:	- (Lote 2)
Objeto:	O proprietário da região mencionou que o preço do pedágio, de R\$ 8,00, é um valor muito "apertado". No mais, ele acrescentou que o contorno previsto no projeto irá prejudicar o fluxo do comércio da cidade. Por fim, ele questionou sobre como irá funcionar a dinâmica dos pedágios, já que está previsto no programa de concessões a instalação de uma praça de pedágio dentro do perímetro urbano da cidade junto a um contorno.
Justificativa: -	
<p>Resposta:</p> <p>O Valor da tarifa foi estimado considerando as necessidades de recuperação, manutenção e melhorias a serem realizadas no lote. A concessão prevê a adoção de política tarifária denominada "Desconto de usuário Frequente" 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, passando na mesma praça no mesmo sentido por mais de uma vez no mês. A medida objetiva proporcionar justiça tarifária a todos os usuários do lote. Salienta-se que usuários frequentes serão beneficiados pelo DUF, pagando tarifas mais baixas conforme a maior utilização da</p>	

rodovia. Por fim, cabe informar que a praça de pedágio está localizada no km 1029+250 da rodovia MG-290, fora do perímetro urbano de Borda da Mata. Além disso, será retirada a previsão de implantação de contorno de Borda da Mata.

QUESTIONAMENTO 376

Item: - (Lote 2)

Objeto: O vereador diz ter preocupação em relação aos bairros que margeiam a rodovia. Ele diz que espera que o projeto seja bem-sucedido e que sejam feitas instalações de segurança para os moradores da região, como passarelas, para evitar acidentes.

Justificativa: -

Resposta:

Constará como obrigação da Concessionária implantar travessia de pedestre do tipo safety-box em Santa Rita do Sapucaí, nos trechos que pertencerem à concessão. Além disso, haverá tratamento específico às travessias urbanas pertencentes ao lote, com sinalização adequada, garantindo aumento da segurança viária.

QUESTIONAMENTO 377

Item: - (Lote 2)

Objeto: O prefeito solicitou a inclusão do projeto do trevo do km 56 de Ouro Fino, que já foi realizado pela prefeitura.

Justificativa: -

Resposta:

Há previsão de implantação de rotatória alongada no km 1052+600 da MG-290, no acesso a Ouro Fino.

QUESTIONAMENTO 378

Item: - (Lote 2)

Objeto: O prefeito solicitou que o projeto trevo da BR-459, que já foi aprovado pelo DNIT, seja mantido.

Justificativa: -

Resposta:

Não está prevista a implantação de dispositivo no local mencionado. Contudo, há previsão de implantação pela Concessionária de rotatória alongada no km 1086, a 4 km do distrito industrial, e de retorno em U no km 1079+100 (a 3 km).

QUESTIONAMENTO 379

Item: - (Lote 2)

Objeto: Destacou um caso específico da MGC-295, que a Prefeitura apresentou dois pontos que têm causado muitos acidentes. Eles apresentaram a documentação com as coordenadas geográficas para que nestes locais haja redutor de velocidade ou radar, vez que são pontos de acesso a bairros e que tem ocorrido muitos acidentes.

Justificativa: -

Resposta:

Até o 9º mês da concessão, a Concessionária deverá identificar todos os pontos críticos da rodovia e implantar sinalização adequada (incluindo, por exemplo, placas de redução de velocidade), contribuindo para a melhoria da segurança viária.

QUESTIONAMENTO 380

Item: - (Lote 2)

Objeto: O Prefeito se manifestou acerca da necessidade do estudo cauteloso em relação aos locais que serão instaladas as praças de pedágio, para que não gere prejuízos às cidades menores.

Justificativa: -

Resposta:

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.

QUESTIONAMENTO 381

Item: - (Lote 2)

Objeto: Reforçou a importância do cuidado na concessão de rodovias de perímetros urbanos.

Justificativa: -

Resposta:

Para as travessias urbanas, foram previstos tratamentos específicos, tais como a adequação da sinalização horizontal e vertical e controle de velocidade.

QUESTIONAMENTO 382

Item: - (Lote 2)

Objeto: A prefeita diz que o Município depende muito da rodovia MG-290 e que esta é considerada extremamente perigosa, de modo que a ela enxerga a notícia da privatização de forma muito positiva. A Prefeita solicitou que o trecho que liga Ouro Fino a Pouso Alegre seja duplicado. Em relação à Inconfidentes, ela solicitou que mantenham o trevo de Inconfidentes no mesmo local, em virtude do comércio local.

Justificativa: -

Resposta:

O trevo de Inconfidentes será mantido. A concessão do lote Sul de Minas promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. Em relação aos pedidos de inclusão de intervenções de engenharia, informamos que o projeto contempla a implantação de acostamento e terceiras faixas, do contorno de Andradas e Ipuiúna, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de panelas, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho, serviço de atendimento médico em todo o lote Sul de Minas e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária. Quanto à duplicação, a análise de nível de serviço não indicou a necessidade de tal investimento.

QUESTIONAMENTO 383

Item: - (Lote 2)

Objeto: O deputado colocou sua preocupação em relação ao valor do pedágio.

Justificativa: -

Resposta:

O Valor da tarifa foi estimado considerando as necessidades de recuperação, manutenção e melhorias a serem realizadas no lote. Salienta-se que usuários frequentes serão beneficiados pela ferramenta do Desconto de Usuário Frequente (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.

QUESTIONAMENTO 384

Item: - (Lote 2)

Objeto:	O Vereador colocou que, para que o projeto fique completo, será necessário incluir na concessão as rodovias que estão em análise, como o trecho da BR-459 (até Lorena) e a MG-350, que não foram incluídas. Além disso, no trecho urbano da BR-459, deve ser feito um anel viário/contorno.
Justificativa: -	
Resposta: A concessão do lote Sul de Minas promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de acostamento e terceiras faixas, do contorno de Andradas e Ipuíuna, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painéis, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho, serviço de atendimento médico em todo o lote Sul de Minas e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária. Em relação a solicitação de inclusão dos segmentos da BR-459 até a divisa com o estado de São Paulo e da MG-350, de Delfim Moreira até o entroncamento com a BR-459 informamos que, embora não façam parte da atual composição do Lote, constam dos investimentos pré-autorizados, e poderão ser feitos mediante reequilíbrio econômico-financeiro da concessionária, nos termos da cláusula referente a novos investimentos do Contrato.	
QUESTIONAMENTO 385	
Item:	- (Lote 2)
Objeto:	O vereador perguntou qual foi o critério utilizado na escolha das rodovias a serem privatizadas. Pede avaliação da possibilidade de inclusão da MG 347 na concessão.
Justificativa: -	
Resposta: O Programa de Concessões Rodoviárias foi estruturado a partir de uma análise multicritério, em que foram considerados os dados de volume diário médio anual de veículos, nas diversas categorias, a situação do pavimento das rodovias, aspectos socioambientais e ainda outras ações existentes por parte do Estado. A concessão do lote Sul de Minas promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de acostamento e terceiras faixas, do contorno de Andradas e Ipuíuna, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painéis, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho, serviço de atendimento médico em todo o lote Sul de Minas e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária. Em relação a solicitação de inclusão de segmentos da MG-347 informamos que, embora não façam parte da atual composição do Lote, 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 386	
Item:	- (Lote 2)
Objeto:	O vice-prefeito pediu que a Seinfra olhe com mais atenção para o entorno da cidade de Wenceslau Braz, na BR 459.
Justificativa: -	
Resposta: A concessão do lote Sul de Minas promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto	

contempla a implantação de acostamento e terceiras faixas, do contorno de Andradas e Ipuíuna, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painéis, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho, serviço de atendimento médico em todo o lote Sul de Minas e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária.

Em relação a solicitação de inclusão de segmentos no entorno de Wenceslau Braz informamos que, embora não façam parte da atual composição do Lote, 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 387

Item: - (Lote 2)

Objeto: Reforçou a contribuição de outro participante, referente à necessidade e importância de inclusão na concessão do trecho de Itajubá até Lorena, para que possam ser feitas melhorias na rodovia.

Justificativa: -

Resposta:

A concessão do lote Sul de Minas promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de acostamento e terceiras faixas, do contorno de Andradas e Ipuíuna, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painéis, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho, serviço de atendimento médico em todo o lote Sul de Minas e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária.

Em relação a solicitação de inclusão do segmento da BR-459 até a divisa com o estado de São Paulo informamos que, embora não faça parte da atual composição do Lote, ele consta dos investimentos pré-autorizados e poderá ser feito mediante reequilíbrio econômico-financeiro da concessionária, nos termos da cláusula referente a novos investimentos do contrato.

QUESTIONAMENTO 388

Item: - (Lote 2)

Objeto: O prefeito disse que é de extrema importância a instalação de um anel viário em Itajubá e que a cidade seja incluída nas melhorias decorrentes da privatização.

Justificativa: -

Resposta:

A concessão do lote Sul de Minas promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de acostamento e terceiras faixas, do contorno de Andradas e Ipuíuna, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painéis, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho, serviço de atendimento médico em todo o lote Sul de Minas e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária.

Em relação a solicitação de inclusão do contorno de Itajubá informamos que, embora não faça parte da atual composição do Lote, 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.

QUESTIONAMENTO 389	
Item:	- (Lote 2)
Objeto:	O prefeito falou na importância de realizar a terceira faixa na MG-350, em virtude do fluxo de trânsito que será consequente da duplicação da BR-459.
Justificativa: -	
<p>Resposta:</p> <p>A concessão do lote Sul de Minas promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de acostamento e terceiras faixas, do contorno de Andradas e Ipuína, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painéis, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho, serviço de atendimento médico em todo o lote Sul de Minas e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária.</p> <p>Em relação a solicitação de duplicação de segmentos na MG-350 informamos que, embora não façam parte da atual composição do Lote, 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>	
QUESTIONAMENTO 390	
Item:	- (Lote 2)
Objeto:	O vereador também se manifestou contrário a não inclusão na concessão do trecho entre Itajubá e Lorena, que é de suma importância para a cidade e para os moradores de Itajubá. Ele também colocou que é muito importante a inclusão de um rodanel, bem como um viaduto no trevo localizado no bairro do Jardim das Colinas.
Justificativa: -	
<p>Resposta:</p> <p>A concessão do lote Sul de Minas promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. Em relação aos pedidos de inclusão de intervenções de engenharia, informamos que o projeto contempla a implantação de acostamento e terceiras faixas, do contorno de Andradas e Ipuína, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de painéis, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho, serviço de atendimento médico em todo o lote Sul de Minas e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária.</p> <p>Contudo, a solicitação de inclusão de viaduto no trevo localizado no bairro do Jardim das Colinas não poderá ser acatada. Na chegada à Itajubá consta a implantação de uma travessia de pedestre.</p> <p>Em relação a solicitação de inclusão do segmento da BR-459 até a divisa com o estado de São Paulo informamos que, embora não faça parte da atual composição do Lote, ele consta dos investimentos pré-autorizados e poderá ser feito mediante reequilíbrio econômico-financeiro da concessionária, nos termos da cláusula referente a novos investimentos do contrato.</p>	
QUESTIONAMENTO 391	
Item:	- (Lote 2)
Objeto:	O delegado perguntou se haverá algum monitoramento de câmeras na região e como poderá ser realizado esse monitoramento, bem como o acesso às informações pelos órgãos públicos de segurança.
Justificativa: -	

Resposta:

O sistema de CFTV está previsto para o monitoramento das praças e cabines de pedágio e nas edificações da concessionária. O Centro de Controle Operacional possui instalações completas para a PRF, PMMG e PRE, de modo a permitir a comunicação com suas UOPs ou Delegacias ao longo da rodovia, nos termos de PER.

QUESTIONAMENTO 392

Item: - (Lote 2)

Objeto: Primeiramente, o Deputado fez uma observação para que no próximo edital seja colocado um prazo de manifestação oral maior, vez que 3 minutos é muito pouco. No mais, ele comentou da ponte que da rodovia MG-350 e da importância da melhoria dos trevos da região, com iluminação e câmeras de segurança.

Justificativa: -

Resposta:

A concessão do lote Sul de Minas promoverá inúmeros investimentos em obras de ampliação de capacidade, recuperação e conservação das rodovias. O projeto contempla a implantação de acostamento e terceiras faixas, do contorno de Andradas e Ipuíuna, além da realização de melhorias de pavimento, como correção de panelas, trincas, troca de toda a sinalização vertical e horizontal, serviços de poda e roçada, instalação de dispositivos, como trombetas, diamantes, rotatórias, dentre outros, além de serviços de atendimento ao usuário como guincho, serviço de atendimento médico em todo o lote Sul de Minas e todos os demais parâmetros que estão previstos no Programa de Exploração Rodoviária.

Em relação a solicitação de inclusão de segmentos informamos que, embora não façam parte da atual composição do Lote, 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.

Quanto à iluminação, os dispositivos em trechos urbanos serão iluminados e haverá câmeras nas praças de pedágio e edificações.