



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUTURA, MOBILIDADE E
PARCERIAS
SEINFRA/SEP - Superintendência Central de Estruturação de Projetos

ATA DE RESPOSTAS AOS PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS

Concorrência Internacional nº 002/2025

Em atendimento ao item 5 do Edital nº 002/2025, a Comissão de Contratação para a concessão do sistema rodoviário do Lote 07 - Ouro Preto - Mariana (Via Liberdade), constituída pela Designação SEINFRA/SPGF Nº 3/2025 de 02 de abril de 2025 e Resolução SEINFRA Nº 001, de 08 de janeiro de 2025, leva ao conhecimento público as respostas aos esclarecimentos sobre o edital, recebidas entre os dias 14/06/2025 a 23/07/2025.

As formulações apresentadas bem como as respostas aos esclarecimentos que se seguem passam a integrar o Edital em referência. Importa destacar que, de acordo com o subitem 5.6 do Edital, as questões que tenham sido formuladas em desconformidade com o disposto no subitem 5.1 do Edital não foram respondidas.

1. Cláusula 8.13 do Edital

Como se vê, o Poder Concedente exige que a Garantia da Proposta seja incondicional e automática. Contudo, faz-se necessário esclarecer que a exigência de uma Garantia da Proposta (BID) incondicional e automática inviabiliza o uso do seguro-garantia como uma forma de garantia, uma vez que por característica do produto, ele precisa seguir as normas estabelecidas pelo órgão regulador (SUSEP), devendo ser observado o processo de regulação de sinistro previsto na Apólice.

Deste modo, é necessário o ajuste na redação para dispor que a previsão de incondicionalidade disposta no item 12.6.1 não se aplica para as garantias ofertadas na modalidade seguro-garantia, para fins de conformidade com as normas da SUSEP e com as características do próprio produto, uma vez que o seguro-garantia está sujeito a condições específicas, e a manutenção da previsão de “incondicional” inviabiliza o uso dessa modalidade de garantia pelos participantes deste Edital.

Assim, para evitar dúvidas, requer seja confirmado que o seguro-garantia não é incondicional, pois conta com cláusula de riscos excluídos e regulação de sinistro.

Resposta:

Inicialmente, quanto à impossibilidade de estabelecimento de que as garantias previstas no Edital sejam “incondicionais” e/ou que não tenham cláusulas excludentes, o item 8.50 estabelece, de forma expressa, que a Garantia de proposta não pode conter cláusula excludente de quaisquer responsabilidades contraídas pela Licitantes e/ou pelos emissores **que não as previstas expressamente no Edital, em lei ou na regulamentação vigente. Portanto, caso se enquadrem nas especificações estabelecidas em Edital, lei ou regulamentação vigentes, os riscos excluídos serão aceitos.**

Ressalta-se, ainda, que o disposto nos itens 8.13, 8.15 e 8.50 está em consonância com a legislação. Além disso, trata-se de clausulado padrão já previsto no Edital do Lote 3 (item 7.14), e que vem sendo utilizado em outros projetos de concessões de rodovias atuais, tais como na ANTT (Rota dos Cristais, CN5 e Ecovias do Araguaia – item 7.10 do Edital) e ARTESP (Nova Raposo – item 11.2.1 do Edital).

2. Cláusulas 8.22 e 8.50 do Edital

Nos itens 8.22 e 8.50 do Edital, o Poder Concedente indica que não serão aceitas garantias que contemplem excludentes de responsabilidade que não as decorrentes do próprio edital, da lei ou da regulamentação específica, e ainda, pede que, em caso de existência de cláusulas limitadoras incompatíveis com o Edital, a Seguradora apresente declaração informando sua inaplicabilidade ao leilão em questão.

Pois bem. A Cláusula 8.44 traz as hipóteses de execução da GARANTIA DE PROPOSTA. Ocorrerá quando: (a) a LICITANTE deixar de manter a GARANTIA DE PROPOSTA nas condições definidas no EDITAL; (b) a LICITANTE solicitar a retirada de sua PROPOSTA ECONÔMICA durante o período de sua validade, salvo no caso de fato superveniente devidamente justificado e aceito pela COMISSÃO DE CONTRATAÇÃO; (c) a ADJUDICATÁRIA deixar de cumprir as condições ou de apresentar os documentos exigidos para a celebração do CONTRATO, nos prazos previstos no EDITAL; (d) a ADJUDICATÁRIA se recusar a assinar o CONTRATO no prazo previsto no EDITAL; (e) a LICITANTE praticar ato(s) com a finalidade de frustrar os objetivos da CONCORRÊNCIA; (f) A LICITANTE apresentar documento ou informação sabidamente falsa, ou, ainda, omitir informação relevante para os fins desta CONCORRÊNCIA, assim consideradas aquelas relacionadas as condições de habilitação, as condições de participação na CONCORRÊNCIA, e a apresentação da PROPOSTA ECONÔMICA, nos termos previstos no EDITAL; e (g) a LICITANTE praticar ato que enseje a declaração de inidoneidade para contratar com a ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA.

As apólices, por sua vez, em razão de regra estabelecida pela SUSEP, trazem o rol de riscos excluídos, os quais não excluem nenhuma das hipóteses da cláusula 8.44, estando todas elas cobertas.

Assim sendo, considerando que a Garantia de Proposta não contém excludentes de responsabilidades estabelecidas ao Tomador na Cláusula 8.44, solicita-se a confirmação de que serão aceitas as apólices com rol de riscos excluídos.

Resposta:

As hipóteses listadas no item 8.44 e seguintes ensejarão a execução da garantia e, por esta razão, não podem ser incluídas como riscos excluídos.

Além disso, o item 8.50 do Edital estabelece, de forma expressa, que a Garantia de Proposta não pode conter cláusula excludente de quaisquer responsabilidades contraídas pela Licitantes e/ou pelos emissores **que não as previstas expressamente no Edital, em lei ou na regulamentação vigente.**

Portanto, caso se enquadrem nas especificações estabelecidas em Edital, lei ou regulamentação vigentes, os riscos excluídos serão aceitos.

3. Cláusula 37.6 da Minuta de Contrato

Ao dispor sobre as modalidades aceitas para fins de apresentação da GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO, o Poder Concedente dispõe que poderá escolher qual garantia será inicialmente executada, devendo a ordem de preferência respeitar determinada sequência.

Contudo, vale destacar que não há disposição legal ou regulatória que estipule prioridade para execução das formas de garantia dos contratos públicos. Não obstante, é necessário entender que, na existência de duas ou mais garantias, elas serão complementares e devem ser acionadas considerando a proporcionalidade diante do prejuízo sofrido.

Nessa condição, é correto o entendimento que não pode ser aplicada uma ordem de preferência na execução de garantias, considerando que elas serão sempre complementares, e não, substitutivas, devendo cada garantia assegurar a cobertura da sua proporcionalidade no risco?

Resposta:

O entendimento não está correto. Na forma da subcláusula 37.6, na hipótese de apresentação, pela Concessionária, de mais de uma modalidade de garantia de execução do contrato, o Poder Concedente as executará na ordem de preferência da subcláusula 37.5.

Ressalta-se que trata-se de clausulado que vem sendo utilizado também nos projetos de concessões de rodovias federais mais recentes (Rota dos Cristais, CN5 e Rota Verde – subcláusula 11.4 do Contrato).

4. Cláusula 37.12 da Minuta de Contrato

O Seguro Garantia Executante Concessionário cobre sobrecusto/prejuízos causados pelo Tomador em decorrência do descumprimento de suas obrigações contratuais; multas e penalidades; custo pela não devolução dos bens reversíveis; valores das outorgas e verbas de fiscalização inadimplidas pelo Tomador; valores correspondentes à diferença entre as receitas auferidas na concessão durante o período de intervenção, caso ocorra, e o custo efetivamente incorrido pelo Segurado para manutenção do objeto da concessão e; verbas trabalhistas/previdenciárias, se houver a contratação da cobertura adicional.

Como se vê, o objetivo de cobertura deste tipo de seguro é bastante claro e, por natureza, não abrange todos os riscos existentes no mercado securitário, sendo que as hipóteses que fogem ao escopo deste ramo ou da modalidade específica não estão cobertas, devendo a Concessionária contratar os seguros que assegurem as demais hipóteses não cobertas pelo seguro garantia. Mesmo que não estejam determinados previamente pela Susep ou por Lei, a limitação de riscos pela Seguradora é necessária, uma vez determinados riscos não podem ser cobertos, inclusive por limitação de resseguradores.

Importante dizer, porém, que essa limitação não se dá como forma de exclusão da responsabilidade da Seguradora em indenizar os eventos que estejam prévia e expressamente indicados na Apólice, mas apenas para que haja a limitação dos riscos à própria natureza do Seguro Garantia e na forma do art. 757 do Código Civil, a fim de tornar clara a abrangência da Apólice.

Neste sentido, para ausência de dúvidas, solicita-se a confirmação desta Comissão de Contratação de que serão aceitas as apólices com rol de riscos excluídos, considerando que a referida cláusula não impactará na responsabilização da Seguradora pelos eventos efetivamente cobertos pelo Seguro Garantia, já que as hipóteses excludentes estão relacionadas a cobertura por outros ramos do mercado securitário ou modalidades de seguro garantia.

Resposta:

A subcláusula 37.12 do Contrato estabelece, de forma expressa, que as apólices de seguro-garantia e as cartas de fiança bancária não podem conter quaisquer ressalvas ou condições que possam dificultar ou impedir sua execução, ou que possam suscitar dúvidas quanto à sua exequibilidade. Além disso, a garantia será executada nas hipóteses previstas de forma expressa no Contrato de Concessão, especialmente nas hipóteses contidas na subcláusula 37.15 e seguintes.

Nada obstante, caso se enquadrem nas especificações estabelecidas em Edital, lei ou regulamentação vigentes, os riscos excluídos serão aceitos.

5. Cláusula 37.15 da Minuta de Contrato

De acordo com o item 37.15 da minuta do Contrato, a Garantia de Execução abrangerá o pagamento de quaisquer indenizações ou penalidades devidas ao Poder Concedente, cobrirá a recusa ou a não contratação de seguro obrigatório previsto contratualmente, bem como, acobertará danos ambientais, responsabilidade civil, fiscal, dentre outros.

Como dito anteriormente, o escopo do Seguro Garantia é cobrir sobrecusto/prejuízos causados pelo Tomador em decorrência do descumprimento de suas obrigações contratuais; multas e penalidades; custo pela não devolução dos bens reversíveis; valores das outorgas e verbas de fiscalização inadimplidas pelo Tomador; valores correspondentes à diferença entre as receitas auferidas na concessão durante o período de intervenção, caso ocorra, e o custo efetivamente incorrido pelo Segurado para manutenção do objeto da concessão e; verbas trabalhistas/previdenciárias, se houver a contratação da cobertura adicional.

Assim sendo, o Seguro Garantia conta com limitações de risco (riscos excluídos) que inviabilizam o pagamento de quaisquer valores ou valores sem definição específica, sendo necessária a predeterminação do risco conforme exigência do art. 757 do Código Civil e na regulamentação da SUSEP. Ainda é importante o entendimento pelo Segurado de que o Seguro Garantia não é o único ramo de seguro passível

de contratação pelo Tomador, para cobrir os riscos decorrentes de um contrato, tendo sido inclusive prevista no contrato a exigência de outros ramos, vide cláusula 38.

Diante do exposto, solicitamos esclarecer se é correto o entendimento de que a exigência da Garantia de Execução não se confunde com os demais seguros exigidos contratualmente, os quais deverão ser acionados com prioridade pela Concessionária para reparar os sinistros diretamente cobertos pelo PLANO DE SEGUROS, ou, alternativamente, solicita-se a confirmação pelo Poder Concedente de que está ciente e de acordo que o Seguro Garantia somente poderá ser acionado para cobertura dos itens destacados desde que as hipóteses estejam incluídas no conceito de sobrecurso/custo adicional, multa, bens reversíveis, conforme especificado na apólice.

Resposta:

O entendimento não está correto. A exigência da Garantia de Execução do Contrato não se confunde com os demais seguros exigidos contratualmente, os quais deverão ser acionados com prioridade pela Concessionária para reparar os sinistros diretamente cobertos pelas apólices, conforme rol de riscos estipulados na subcláusula 38.3.

A Garantia de Execução do Contrato, cujo modelo consta do Anexo do Contrato 07, poderá ser executada total ou parcialmente nas hipóteses arroladas na subcláusula 37.15, sem prejuízo de outras hipóteses previstas no Contrato e Anexos do Contrato, na legislação e regulamentação vigentes.

6. Cláusula 16.14 da Minuta de Contrato

No item em destaque, que versa sobre a execução da garantia com o fim de assegurar a adequada manutenção da execução do CONTRATO, o Poder Concedente indica que poderá executar a Garantia de Execução do Contrato se, eventualmente, as receitas não forem suficientes para cobrir o valor dos investimentos, custos e despesas decorrentes da concessão.

A disposição de pagamento direto das receitas foge do escopo do Seguro Garantia, já que o Poder Concedente possibilita de acionamento da garantia para “injetar investimentos” no Contrato, com a Seguradora financiando a obrigação do Tomador. Contudo, é possível o acionamento da garantia caso o Poder Concedente aplique multa em desfavor do Tomador por inadimplemento contratual.

Assim sendo, é correto afirmar que, no caso descrito no item 16.14, deixando a Concessionária de cumprir suas obrigações, o Poder Concedente somente poderá acionar a garantia para receber multas aplicadas à Concessionária ou sobrecurso, nos termos da apólice?

Resposta:

Nos termos da subcláusula 16.14 do Contrato de Concessão, caso a Concessionária se omita ou se recuse a acatar as determinações do Ente Regulador no âmbito da fiscalização, a Garantia de Execução poderá ser executada para a correção das falhas e defeitos não custeados. Não se trata de utilização da Garantia para "injetar investimentos", mas sim para que as faltas ou defeitos apurados na fiscalização sejam sanados.

Reitera-se, nesse sentido, que a Garantia de Execução do Contrato, cujo modelo consta do Anexo do Contrato 07, poderá ser executada total ou parcialmente nas hipóteses arroladas na subcláusula 37.15, sem prejuízo de outras hipóteses previstas no Contrato e Anexos do Contrato, na legislação e regulamentação vigentes.

7. Cláusula 10.26 do Edital

No item 10.26 verifica-se que a atestação de responsabilidade técnica do PROFISSIONAL QUALIFICADO poderá ser apresentada pela LICITANTE e/ou de um ou mais consorciados e no item 10.26.2 que a atestação será aceita quando emitida pelo consórcio. Entretanto, no item 10.33 verifica-se que os atestados de responsabilidade técnica somente serão aceitos se o PROFISSIONAL QUALIFICADO possuir vínculo com a LICITANTE. Assim exposto, dá-se a entender que é necessária a apresentação de atestação da empresa ou uma das empresas ligadas ao CONSÓRCIO e não do profissional

responsável técnico, vinculado a elas. Entendemos que, para a apresentação da atestação de responsabilidade técnica, apenas do profissional vinculado à empresa ou uma das empresas do CONSÓRCIO será suficiente para que essa comprovação seja aceita. Assim, requer-se que seja confirmado nosso entendimento de que, para a apresentação da atestação de responsabilidade técnica, apenas do profissional vinculado à empresa ou uma das empresas do CONSÓRCIO será suficiente para essa comprovação.

Resposta:

O entendimento está correto.

De acordo com o item 10.26 do Edital, a comprovação da experiência prévia poderá ser feita mediante a apresentação de atestados de responsabilidade técnica dos profissionais qualificados indicados pela licitante ou por atestados de aptidão, estes em nome da Licitante, ou, em caso de Consórcio, de um ou mais consorciados.

Assim, a regra do item 10.26 do Edital aplica-se tanto para os atestados de responsabilidade técnica dos profissionais qualificados quanto para os atestados de aptidão, de modo que para o atendimento da exigência estabelecida no item 10.33, basta que a licitante o comprove o vínculo do profissional qualificado com um ou mais consorciados.

8. Cláusula 8.13 do Edital

Como se vê, o Poder Concedente exige na cláusula 8.13 do Edital que a Garantia de Proposta seja incondicional, contudo, a exigência de uma Garantia de Proposta (BID) incondicional e de imediata execução inviabiliza o uso do seguro garantia como forma de garantia, uma vez que por característica do produto, este deve seguir as normas estabelecidas pelo órgão regulador (SUSEP), devendo ser observado o processo de regulação de sinistro previsto na Apólice. Importante destacar que o Seguro Garantia não é um seguro de primeira demanda, sendo inafastável o direito da Seguradora de proceder com o Processo de Regulação de Sinistro, previsto no artigo 19 da Circular Susep 662/2022. Portanto, para a comunicação do sinistro é imprescindível que todos os documentos listados na Apólice sejam enviados à Seguradora, a fim de possibilitar a análise e confirmação da caracterização do sinistro. Deste modo, a previsão de incondicionalidade e imediata execução não deve ser aplicada para as garantias ofertadas na modalidade seguro-garantia, para fins de conformidade com as normas da SUSEP e com as características do próprio produto, uma vez que o seguro-garantia está sujeito a condições específicas.

Assim, para ausência de dúvidas, requer seja confirmado pelo Poder Concedente que está ciente e de acordo que o seguro-garantia não é incondicional e de execução automática, sendo necessário o devido processo administrativo, além da conformidade com a regulamentação da SUSEP vigente.

Resposta:

Inicialmente, quanto à impossibilidade de estabelecimento de que as garantias previstas no Edital sejam “incondicionais” e/ou que não tenham cláusulas excludentes, o item 8.50 do Edital estabelece, de forma expressa, que a Garantia de proposta não pode conter cláusula excludente de quaisquer responsabilidades contraídas pela Licitantes e/ou pelos emissores que não as previstas expressamente no Edital, em lei ou na regulamentação vigente.

Portanto, o disposto no item 8.13 está em consonância com a legislação.

Além disso, trata-se de clausulado padrão já previsto no Edital do Lote 3 (item 7.6), e que vem sendo reproduzido de forma similar em outros projetos de concessões de rodovias atuais, tais como na ANTT (Rota dos Cristais, CN5 e Ecovias do Araguaia – item 7.10 do Edital) e ARTESP (Nova Raposo – item 11.2.1 do Edital).

9. Cadastro Geral

No documento denominado “01 – CADASTRO GERAL”, especificamente em seu item 1.1, parágrafo 4º,

página 11, consta a seguinte informação: “O projeto foi para consulta pública entre 31/07/2021 e 30/08/2021 e teve seu material revisado para licitação de forma conclusiva em fevereiro de 2022”.

Contudo, não restou devidamente esclarecida a data em que foram realizadas as inspeções nas rodovias integrantes do Lote 7, destinadas a subsidiar os estudos de engenharia.

Considerando-se o significativo lapso temporal entre a elaboração dos referidos estudos e o cenário atual das rodovias que compõem o referido lote, verifica-se incompatibilidade entre os quantitativos e as soluções projetadas e as condições efetivas de trafegabilidade e conservação do segmento, o que, por conseguinte, compromete substancialmente a coerência e a fidedignidade da modelagem econômico-financeira apresentada no edital.

Diante do exposto, requer-se o seguinte esclarecimento:

1. Qual foi, efetivamente, a data em que se realizaram as inspeções de campo nas rodovias do Lote 7 com a finalidade de compor o Cadastro Geral?
2. Considerando que a defasagem entre os dados técnicos utilizados na modelagem e as condições reais atuais das rodovias impacta negativamente os resultados econômicos e financeiros do projeto, quais medidas mitigatórias serão adotadas pelo Poder Concedente para equacionar tal desequilíbrio?

Resposta:

Em que pese o cadastro rodoviário e os levantamentos de campo das rodovias integrantes do Lote 7 tenham sido realizados entre os meses de setembro e dezembro de 2020, o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), que subsidiou a estruturação da concessão, foi atualizado no segundo semestre de 2024, contemplando a revisão de diversos componentes do estudo.

Ademais, quanto ao estudo de tráfego, as contagens volumétricas classificatórias foram atualizadas em setembro de 2024. Com base nos novos dados coletados, o modelo de simulação no software Visum foi recalibrado, resultando em novas projeções de tráfego. A partir desses resultados, foram atualizados (i) as estimativas de receita; o número N (que representa o número acumulado de solicitações equivalentes de carga no pavimento, permitindo a atualização do dimensionamento dos pavimentos novos e dos ciclos de manutenção, de acordo com o tráfego); e (iii) os níveis de serviço das rodovias. As taxas de crescimento foram, ainda, revistas, com a ampliação da série histórica e a incorporação das projeções de PIB mais recentes.

Além disso, a data-base do estudo de engenharia foi atualizada para julho de 2024, de modo a refletir os valores correntes de mercado e garantir maior precisão nas estimativas de CAPEX e OPEX.

Portanto, não há se falar em defasagem entre os dados técnicos utilizados na modelagem e as condições reais das rodovias, uma vez que o EVTEA, o estudo de tráfego e o estudo de engenharia foram devidamente atualizados.

Por fim, destaca-se que nos termos do art. 10, §4º da Lei nº 11.079/2001 e das subcláusulas 1.1.54 do Contrato e 1.32 do Edital, os estudos que subsidiam o projeto são referenciais e não possuem caráter vinculante. Especificamente no que tange ao cadastro da rodovia, há que se ressaltar que com a assinatura do Contrato, passa a ser obrigação da Concessionária elaborar, mediante levantamento *in loco* dos elementos funcionais do sistema rodoviário, conforme critérios e elementos mínimos estabelecidos no PER, o Cadastro Inicial da Rodovia, que compõe os Serviços Iniciais e deverá ser entregue até o 6º mês da concessão.

10. Cadastro Geral e Projeto Básico Funcional

Conforme consta no documento 01-CADASTRO-GERAL, especificamente em seu item 11.2.1, há registro de que a concessionária de gás GASMIG utiliza regularmente a faixa de domínio da rodovia MG-262, no trecho compreendido entre os quilômetros 68,1 e 76,0, para fins de transporte de gasoduto.

Entretanto, conforme verificado no documento 3.3-RELATÓRIO-MELHORIA-AMPLIAÇÃO, mais precisamente em seu item 5.4 - Implantação de 3ª Faixa, a Tabela 16 - Implantação de 3ª Faixa, aponta a necessidade de implantação de terceira faixa exatamente no referido trecho em que se encontra o gasoduto.

Constatam-se, ainda, propostas de retificação de curva e correção de superelevação no mesmo segmento.

Considerando que eventuais interferências na infraestrutura existente do gasoduto demandam custos elevados e que tais custos não foram explicitamente contemplados nos estudos preliminares que instruem o edital, suscitam-se os seguintes questionamentos:

1) A responsabilidade pelos custos decorrentes do remanejamento, adaptação ou qualquer intervenção necessária sobre o gasoduto recai sobre a futura CONCESSIONÁRIA, sobre a GASMIG ou sobre o PODER CONCEDENTE? Na hipótese de tais custos serem atribuídos à Concessionária e não estarem devidamente previstos nos elementos técnicos e financeiros do edital, seria cabível pleitear o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, conforme os princípios da matriz de riscos e da manutenção do equilíbrio contratual?

Resposta:

Inicialmente, de acordo com a cl. 1.1.69 do Contrato de Concessão, são “interferências” as instalações de utilidades públicas ou privadas, aéreas, superficiais ou subterrâneas, que possam vir a interferir ou sofrer interferência direta ou indireta em razão das atividades a cargo da Concessionária.

Nesse sentido, de acordo com a cl. 13.9 do Contrato de Concessão, a Concessionária é integralmente responsável por todas as providências e custos associados à eventual necessidade de remoção e deslocamento das interferências no sistema rodoviário, devendo, ainda, manter atualizado o cadastro destas interferências até o fim do prazo da concessão. Contudo, tendo em vista a interferência compreendida entre os km 68,1, Coordenadas Geográficas (-20,3862 -43,3750) a km 69,8 Coordenadas Geográficas (-20,3824 -43,3868) da rodovia MG-262, conforme identificado no Cadastro Geral, as cláusulas contratuais 13.9 e 29.1.32 foram ajustadas para prever que a Concessionária fará jus ao reequilíbrio econômico financeiro, caso a remoção desta interferência em específico se faça necessária, nos termos e condições estabelecidas no Contrato.

11. Engenharia

Solicita-se confirmação se o Edital prevê áreas específicas destinadas a bota-fora. Em análise preliminar, observa-se que o Edital não indica localizações definidas nem apresenta custos explicitamente alocados no CAPEX para aquisição de tais áreas. As desapropriações previstas parecem estar restritas às faixas de domínio. Diante disso, solicita-se esclarecer como o dimensionamento dessas áreas foi considerado na modelagem econômico financeira.

Resposta:

Foi adotada como premissa de projeto que o material excedente proveniente das escavações seria, sempre que possível, reaproveitado ou disposto dentro da própria faixa de domínio. Essa abordagem visa otimizar recursos e evitar a necessidade de áreas adicionais para bota-fora, uma vez que o Edital não prevê localizações específicas nem apresenta custos explícitos no CAPEX para aquisição dessas áreas.

Considerando o apontamento apresentado e as características topográficas do trecho em estudo, predominantemente ondulado ou montanhoso, a DMT de bota-fora foi revisada para 17 km, de forma a adotar uma estimativa mais conservadora para o CAPEX com o transporte de material excedente.

Em relação ao custo de desapropriação, foram identificadas todas as propriedades com necessidade de desapropriação em função do projeto, incluindo aquelas localizadas fora da faixa de domínio e, em sua maioria, situadas em área rural. Os quantitativos levantados, bem como a metodologia utilizada para estimar os custos por metro quadrado, estão disponíveis nas planilhas:

- MC_Desapropriações
- MC_Estimativa Valor m²

12. Engenharia

Considerando a ausência de definição clara dos locais de botafora, torna-se extremamente difícil — e arriscado — estimar uma distância média de transporte de materiais. Essa incerteza compromete a precisão do orçamento e pode gerar impactos relevantes na precificação dos serviços. Solicita-se, portanto, esclarecimento sobre os parâmetros adotados para estimativa dessas distâncias na composição dos custos.

Resposta:

Foi adotada como premissa de projeto que o material excedente proveniente das escavações seria, sempre que possível, reaproveitado ou disposto dentro da própria faixa de domínio. Essa abordagem visa otimizar recursos e evitar a necessidade de áreas adicionais para bota-fora, uma vez que o Edital não prevê localizações específicas nem apresenta custos explícitos no CAPEX para aquisição dessas áreas.

Considerando o apontamento apresentado e as características topográficas do trecho em estudo, predominantemente ondulado ou montanhoso, a DMT de bota-fora foi revisada para 17 km, de forma a adotar uma estimativa mais conservadora para o CAPEX com o transporte de material excedente.

13. Engenharia

No Edital, identificou-se apenas um item de pagamento relacionado ao serviço de bota-fora. Entretanto, outros serviços vinculados à

conformação dessas áreas — como escavação, espalhamento, compactação e controle ambiental — não estão claramente indicados. Solicita-se esclarecer onde estão previstos e orçados esses demais serviços, ou se foram incorporados de forma agregada em algum item genérico.

Resposta:

A escavação do material já está contemplada na composição do item de terraplenagem. No que se refere ao bota-fora, sua composição considera especificamente os serviços de espalhamento e compactação do material, etapas essenciais à adequada disposição e estabilização dos volumes excedentes. Esses serviços são fundamentais para garantir a conformidade técnica e ambiental do processo de destinação final dos materiais escavados e foram previstos no CAPEX do projeto.

14. Engenharia

Solicita-se confirmação dos volumes e áreas previstas para os seguintes insumos de pavimentação: Concreto Asfáltico, Cimento Asfáltico de Petróleo (CAP) e Pintura de Ligação. Considerando a relevância desses quantitativos para o cálculo do CAPEX, é importante garantir que estejam corretos e bem justificados.

Resposta:

Foram previstas diferentes espessuras de pavimento para distintas rodovias e tipos de obra, o que influencia diretamente na quantidade de pinturas de ligação consideradas em cada trecho. Três camadas de pintura de ligação foram previstas apenas nos segmentos em que a espessura total do revestimento é maior que 10 cm.

No exemplo citado, para uma espessura total de revestimento de 12,5 cm, foram consideradas 3 camadas distintas de aplicação, resultando em 3 pinturas de ligação correspondentes. Assim, ao se comparar a área de imprimação com a massa de Concreto Asfáltico (em toneladas), é fundamental desmembrar os quantitativos por tipo e espessura de camada adotada, evitando a multiplicação direta da área total por uma espessura única.

Assim, para se obter a área efetiva de pavimento correspondente a cada aplicação de pintura de ligação, analisou-se separadamente os quantitativos por espessura ou, alternativamente, dividiu-se o valor total estimado pelo número de camadas consideradas (neste caso, 3), o que permitiu estabelecer a massa prevista no estudo.

Em relação ao consumo de CAP, os valores foram atualizados nas planilhas de Engenharia em atenção aos consumos do SICRO na data-base de Julho/2024.

15. Engenharia

Ao comparar os valores obtidos com base no banco de composições do SICRO com os apresentados na tabela do projeto, identificou-se uma diferença de R\$ 341.019.486,08. Diante disso, solicita-se esclarecimento sobre o critério adotado para definição dos preços unitários e a composição final do CAPEX, considerando que este item impacta diretamente o equilíbrio econômico-financeiro do projeto e a TIR esperada.

Resposta:

Os serviços de mobilização, desmobilização, canteiro de obras e administração local foram dimensionados conforme as metodologias previstas no SICRO. Os valores de BDI adotados também seguem as tabelas disponibilizadas por esse sistema. Os cálculos correspondentes estão apresentados nas seguintes planilhas:

- 05_Resumo_Custos_Indiretos
- BR-356_04_Custos_Indiretos_Canteiro_Adm_Local_Mob
- MG-262_04_Custos_Indiretos_Canteiro_Adm_Local_Mob
- MG-329_04_Custos_Indiretos_Canteiro_Adm_Local_Mob

Os percentuais aplicados sobre os itens de CAPEX e OPEX na planilha INPUT do MEF foram ajustados de forma a compatibilizar o valor total com os montantes dimensionados nas planilhas apresentadas acima.

16. Engenharia

Solicita-se confirmação se existem sondagens, investigações geotécnicas ou qualquer outro levantamento técnico que possa subsidiar uma avaliação mais precisa das condições do subleito e demais camadas de infraestrutura. A ausência de tais dados compromete a assertividade no dimensionamento estrutural do pavimento e pode afetar os custos de forma significativa.

Resposta:

Foram realizadas sondagens ao longo das rodovias do lote em estudo, sendo possível verificar o tipo de material em cada camada de pavimento, bem como foram realizados ensaios de caracterização e CBR (*California Bearing Ratio*) para se avaliar a qualidade estrutural do subleito.

O material está disponível em anexo no Cadastro Geral - Item 21. Dados Geotécnicos.

17. Engenharia

Solicita-se detalhamento sobre como foi concebida a remuneração dos serviços técnicos e operacionais citados anteriormente — como mobilização/desmobilização, instalação de canteiro, administração local, entre outros. É importante entender se esses serviços foram devidamente considerados na composição dos preços, ou se haverá necessidade de previsão complementar por parte do investidor.

Resposta:

Em relação ao apontamento sobre os serviços de escavação de 1ª, 2ª e 3ª categorias, esclarece-se que os valores considerados no CAPEX têm caráter referencial e estão compatíveis com a fase de viabilidade do projeto. As composições adotadas, baseadas no SICRO, refletem uma metodologia consolidada e usual para este nível de estudo, assegurando coerência com referências públicas e adequada representatividade dos custos.

Destaca-se ainda que os afloramentos de rocha foram identificados e cadastrados em visita técnica a

campo. A avaliação expedita da qualidade da rocha permitiu estabelecer diferentes inclinações de taludes, conforme o grau de fraturamento observado. Esse cadastro encontra-se disponível no relatório de ampliação de capacidade.

Em complemento ao Esclarecimento 15, reitera-se que os valores referentes a mobilização, desmobilização, canteiro de obras e administração foram revisados.

Por fim, é importante destacar que este material corresponde a um Estudo de Viabilidade, de caráter referencial e não executivo, elaborado com o objetivo de subsidiar a modelagem da concessão e a definição dos custos estimados de CAPEX e OPEX.

As estimativas de quantitativos, preços unitários e metodologias adotadas refletem o nível de precisão adequado a esta fase de estruturação, servindo como base sólida para a avaliação econômica e financeira do projeto. Não se pretende nesta etapa apresentar soluções definitivas de engenharia, mas sim fornecer os subsídios necessários para mensurar com confiabilidade os investimentos envolvidos.

Ressalta-se que, para atender às obrigações previstas no PER, a futura Concessionária poderá desenvolver suas próprias soluções de engenharia, desde que observadas as normativas técnicas vigentes e os parâmetros técnicos e de desempenho definidos no PER. As soluções indicadas neste estudo são referenciais e têm como principal finalidade garantir uma estimativa realista do CAPEX.

Apesar das limitações naturais da fase de viabilidade, reafirmamos nossa confiança na consistência e robustez das estimativas aqui apresentadas. Os valores de CAPEX e OPEX foram construídos com base em premissas técnicas consolidadas, levantamentos de campo, visitas técnicas, projetos funcionais, parâmetros de desempenho do PER e referências de mercado amplamente reconhecidas.

18. Modelo Econômico-Financeiro

No arquivo nomeado ao lado, na sua aba “Capex – Cenário Escolhido” observa-se que os percentuais para Administração local, Canteiro de obras, Mobilização e desmobilização e Projetos são respectivamente 1,23%, 0,31%, 0,01% e 2,5%, o que vai contra às melhores práticas de orçamento.

Solicitamos a justificativa para a adoção desses percentuais

Resposta:

Os serviços de mobilização, desmobilização, canteiro de obras e administração local foram dimensionados conforme as metodologias previstas no SICRO. Os valores de BDI adotados também seguem as tabelas disponibilizadas por esse sistema. Os cálculos correspondentes estão apresentados nas seguintes planilhas:

- 05_Resumo_Custos_Indiretos
- BR-356_04_Custos_Indiretos_Canteiro_Adm_Local_Mob
- MG-262_04_Custos_Indiretos_Canteiro_Adm_Local_Mob
- MG-329_04_Custos_Indiretos_Canteiro_Adm_Local_Mob

Os percentuais aplicados sobre os itens de CAPEX e OPEX na planilha INPUT do MEF foram ajustados de forma a compatibilizar o valor total com os montantes dimensionados nas planilhas apresentadas acima.

19. Estudo Socioambiental

Considerando a complexidade geológica da região do Quadrilátero Ferrífero e a extensão das obras previstas (118,8 km de duplicação), solicita-se esclarecer se o Poder Concedente disponibilizará os estudos geotécnicos detalhados realizados para o projeto, incluindo relatórios de sondagem, ensaios de laboratório e mapeamento geológico-geotécnico do traçado. Em caso afirmativo, quando estes estudos serão disponibilizados aos licitantes?

Resposta:

Foram realizadas sondagens ao longo das rodovias do lote em estudo, sendo possível verificar o tipo de material em cada camada de pavimento, bem como foram realizados ensaios de caracterização e CBR (*California Bearing Ratio*) para se avaliar a qualidade estrutural do subleito.

O material está disponível em anexo no Cadastro Geral - Item 21. Dados Geotécnicos.

20. Estudo Socioambiental

Caso sejam identificadas durante a execução das obras condições geotécnicas significativamente adversas não previstas nos estudos disponibilizados pelo Poder Concedente (tais como presença de cavidades, solos moles não mapeados, ou interferências com atividades minerárias subterrâneas), como será tratada a alocação dos custos adicionais decorrentes? Haverá mecanismo de reequilíbrio econômico-financeiro para estas situações?"

Resposta:

Na forma da cláusula 28.1, com exceção das hipóteses previstas no Contrato, a Concessionária é integral e exclusivamente responsável pelos riscos relacionados à Concessão, o que inclui, na forma da cl. 28.1.18, os investimentos, pagamentos, custos e despesas para execução das obras e dos serviços previstos no Contrato e no PER, incluindo os aumentos de preços e custos ocorridos durante a execução contratual, com exceção dos custos de implantação, manutenção e conservação de eventuais intervenções para manutenção do nível de serviço.

21. Estudo Socioambiental

O Poder Concedente possui mapeamento detalhado de todas as atividades minerárias (ativas e desativadas) que possam interferir com o traçado das obras, incluindo galerias subterrâneas, áreas de subsidência, pilhas de estéril e barragens de rejeitos? Este mapeamento será disponibilizado aos licitantes?"

Resposta:

Os processos de titularidade minerária mapeados estão disponíveis no item 4.2.7 do Relatório de Diagnóstico Socioambiental.

Para o diagnóstico foram consideradas duas áreas de estudo. A primeira área corresponde a um buffer de 300 m em relação ao eixo projetado das rodovias e tem como objetivo analisar as interferências diretas do empreendimento com os processos minerários. Para a segunda área, foi considerado um

raio de 1 km em relação ao eixo projetado das rodovias, a fim de identificar potenciais fornecedores de materiais para as obras.

Vale destacar que ainda o mapeamento existente sirva como subsídio relevante aos estudos, o detalhamento necessário à elaboração do projeto executivo, deverá ser realizado quando do cadastro inicial, conforme previsto no PER, inclusive estruturas associadas à atividade minerária, como galerias, áreas de subsidência, pilhas de estéril e barragens.

22. Cadastro Geral

Solicita-se esclarecer se o Poder Concedente realizou levantamento completo das interferências com redes de serviços públicos (energia elétrica, telecomunicações, água, esgoto, gás, minerodutos) ao longo do traçado das obras. Os custos de relocação destas interferências estão incluídos no orçamento de referência ou serão de responsabilidade da concessionária?

Resposta:

Inicialmente, de acordo com a cl. 1.1.69 do Contrato de Concessão, são “interferências” as instalações de utilidades públicas ou privadas, aéreas, superficiais ou subterrâneas, que possam vir a interferir ou sofrer interferência direta ou indireta em razão das atividades a cargo da Concessionária.

Nesse sentido, de acordo com a cl. 13.9 do Contrato de Concessão, a Concessionária é integralmente responsável por todas as providências e custos associados à eventual necessidade de remoção e deslocamento das interferências no sistema rodoviário, devendo, ainda, manter atualizado o cadastro destas interferências até o fim do prazo da concessão. Contudo, tendo em vista a interferência compreendida entre os km 68,1, Coordenadas Geográficas (-20,3862 -43,3750) a km 69,8 Coordenadas Geográficas (-20,3824 -43,3868) da rodovia MG-262, conforme identificado no Cadastro Geral, as cláusulas contratuais 13.9 e 29.1.32 foram ajustadas para prever que a Concessionária fará jus ao reequilíbrio econômico financeiro, caso a remoção desta interferência em específico se faça necessária, nos termos e condições estabelecidas no Contrato.

23. Geral

Considerando as operações da Vale S.A. e outras mineradoras na região, existe algum acordo ou protocolo estabelecido com estas empresas para execução das obras? Quem será responsável por eventuais negociações e custos decorrentes de interferências com correias transportadoras, dutos ou outras infraestruturas das mineradoras?

Resposta:

A Concessionária deverá realizar as obras e serviços previstos no Contrato, PER e ANEXOS.

Ademais, como é de conhecimento público, em 2021, a Vale S.A. deu início ao processo de descaracterização da barragem Vargem Grande, localizada na mina Abóboras, em Nova Lima, Minas Gerais. Em decorrência desse processo, houve a determinação da interdição do trecho entre os km 36,5 e o km 40,4 da BR-356, que se encontra na mancha de inundação da barragem.

Assim, em fevereiro de 2022 o DNIT e Vale celebraram um ACT, em que se estabeleceu a obrigação de construção, pela Vale, de uma variante à BR-356, dentro de área própria da empresa, que pudesse ser utilizada temporariamente, exclusivamente durante o período de descaracterização da barragem Vargem Grande, para substituir o trecho citado. Nada obstante, a manutenção do trecho Variante da Vale não faz parte do escopo da concessão, nos termos da subcláusula 5.3.

Além disso, a Concessionária estará impedida de realizar quaisquer obras e/ou serviços pertinentes ao objeto do Contrato no trecho localizado entre o km 36,5 e o km 40,4 da BR-356 até a liberação do referido trecho, por meio de comunicação formal do Poder Concedente.

Portanto, embora seja obrigação da Concessionária adotar as providências e custos para remoção de interferências, nos termos definidos pela cláusula 13.9, tal disposição não se aplica à Variante da Vale, que não pertence ao Sistema Rodoviário, bem como não se aplica ao trecho interditado da BR-356 até a sua liberação, por meio de comunicação formal do Poder Concedente.

24. Estudo Socioambiental

O Apêndice 3 mapeia diversos passivos ambientais ao longo do traçado. Solicita-se esclarecer se a recuperação destes passivos existentes (anteriores à concessão) é de responsabilidade da concessionária ou do Poder Concedente. Caso seja responsabilidade da concessionária, os custos estimados no Apêndice 4 são vinculantes ou meramente referenciais?

Resposta:

Na forma da cl. 28.1.48 do Contrato de Concessão, a recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento dos passivos ambientais existentes no sistema rodoviário, incluindo os gerados em período anterior à concessão, inclusive em área de terceiros cuja ocorrência seja constatada no sistema rodoviário, bem como os decorrentes das atividades relativas à concessão, são risco da Concessionária.

Adicionalmente, os estudos que subsidiam os documentos editalícios são meramente referenciais e não vinculantes.

25. Estudo Socioambiental

Existem processos judiciais, termos de ajustamento de conduta (TACs) ou outras obrigações legais relacionadas aos passivos ambientais mapeados? Caso positivo, estas informações serão disponibilizadas aos licitantes?

Resposta:

Na forma das cls. 7.1.1.2 e da cl. 18.1.2.3, o processo de regularização do licenciamento ambiental corretivo de operação do sistema rodoviário será objeto de Termo de Ajustamento de Conduta – TAC a ser celebrado entre a concessionária e o órgão ambiental competente, conforme legislação vigente, bem como o licenciamento ambiental, que seguirá o procedimento previsto na legislação estadual. Os TACs celebrados nos Lotes 1,2 e 3 estão disponíveis no dataroom nos seguintes links:

<http://www.ppp.mg.gov.br/projetos/contratos-assinados/lote-1-triangulo-mineiro>

<http://www.ppp.mg.gov.br/projetos/contratos-assinados/lote-2-sul-de-minas>

<http://www.ppp.mg.gov.br/projetos/contratos-assinados/lote-3-varginha-furnas>

Além disso, na forma do item 3.4 do Edital, as Licitantes são responsáveis pelo exame e ciência de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis à Concorrência e à Concessão, bem como pela análise direta das condições do sistema rodoviário e de todos os dados e informações necessários à exploração da Concessão. Portanto, cabe à Licitante adotar as providências para adquirir informações para além daquelas já disponibilizadas.

26. Estudo Socioambiental

Qual o status atual do licenciamento ambiental do projeto? O Poder Concedente possui Licença Prévia (LP) válida? Quais são as condicionantes estabelecidas na LP e seus respectivos prazos de cumprimento?

Resposta:

De acordo com a cláusula 18.1.2 e seguintes, compete à Concessionária obter, renovar, e manter vigentes todas as licenças, outorgas de uso de recursos hídricos, anuências, permissões, autorizações, alvarás, certidões, de qualquer natureza, necessárias ao pleno exercício das atividades OBJETO do CONTRATO.

Além disso, na forma das cls. 7.1.1.2 e da cl. 18.1.2.3, o processo de regularização do licenciamento ambiental corretivo de operação do sistema rodoviário será objeto de Termo de Ajustamento de Conduta – TAC a ser celebrado entre a concessionária e o órgão ambiental competente, conforme legislação vigente, bem como o licenciamento ambiental, que seguirá o procedimento previsto na legislação estadual.

Os TACs celebrados nos Lotes 1,2 e 3, com o mesmo objeto, estão disponíveis no dataroom nos seguintes links:

<http://www.ppp.mg.gov.br/projetos/contratos-assinados/lote-1-triangulo-mineiro>

<http://www.ppp.mg.gov.br/projetos/contratos-assinados/lote-2-sul-de-minas>

<http://www.ppp.mg.gov.br/projetos/contratos-assinados/lote-3-varginha-furnas>

Além disso, na forma do item 3.4 do Edital, as Licitantes são responsáveis pelo exame e ciência de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis à Concorrência e à Concessão, bem como pela análise direta das condições do sistema rodoviário e de todos os dados e informações necessários à exploração da Concessão. Portanto, cabe à Licitante adotar as providências para adquirir informações para além daquelas já disponibilizadas.

27. Estudo Socioambiental

Caso ocorram atrasos na obtenção da Licença de Instalação (LI) por fatores não imputáveis à concessionária (tais como exigências adicionais dos órgãos ambientais ou necessidade de estudos complementares), como será tratado o impacto no cronograma de obras e no início da cobrança de pedágio? Haverá prorrogação automática dos prazos contratuais?

Resposta:

Inicialmente, o atraso não imputável à Concessionária na obtenção de licenças não poderá ensejar a aplicação de penalidades relacionadas à execução das obras correspondentes, sem prejuízo do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, quando cabível, desde que esta tenha cumprido as exigências pertinentes que lhe cabem (cl. 18.7).

Além disso, na forma da cl. 18.1.8, em qualquer hipótese, só serão objeto de repactuação do COI os dias de atraso na obtenção da regularização que excederem os prazos legais previstos para a análise e deferimento do processo, descontados aqueles decorrentes de fato imputável exclusivamente à Concessionária.

Por fim, a cl. 28.1.5 do Contrato estabelece que é risco da Concessionária o atraso no início da cobrança da tarifa de pedágio por fato a ela imputável.

28. Estudo Socioambiental

O traçado das obras interfere com unidades de conservação federais, estaduais ou municipais? Caso positivo, as autorizações necessárias já foram obtidas ou existe cronograma definido para sua obtenção?"

Resposta:

Do total de 33 áreas protegidas (AP) em UC (30) e APE (3) e de 16 zonas de amortecimento (ZA) que incidem na área de estudo, apenas quatro AP e cinco ZA são efetivamente atravessadas ou ladeadas pelos eixos das rodovias e contorno projetado. São as seguintes:

Áreas protegidas atravessadas ou ladeadas pelas rodovias: Estação Ecológica do Tripuí, APA Seminário Menor de Mariana, APA Estadual Sul da Região Metropolitana de Belo Horizonte (APA Sul RMBH); e Área de Proteção Especial (APE) Estadual Ouro Preto/Mariana.

Zonas de Amortecimento atravessadas pelas rodovias: ZA do Parque Estadual do Itacolomi; ZA do Parque Estadual Serra do Rola Moça; ZA da Estação Ecológica do Tripuí; ZA do Monumento Natural Municipal Serra da Calçada; e ZA do Parque Municipal Cachoeira das Andorinhas

A concessionária deverá observar os limites da Estação Ecológica do Tripuí, por se tratar de UC de proteção integral. Durante a elaboração do projeto executivo e da obra deve-se considerar a viabilidade de duplicação da rodovia do lado oposto à ESEC, a fim de evitar a interferência direta sobre a mesma, o que enseja em desafetação por lei específica, conforme disposto na lei estadual nº 20.922.

29. Estudo Socioambiental

Existem comunidades tradicionais, quilombolas ou indígenas na área de influência do projeto que possam requerer consultas específicas ou medidas mitigatórias especiais?"

Resposta:

Conforme consta no Estudo Socioambiental, foram identificadas duas comunidades, sendo a Comunidade Quilombola Vila Santa Efigênia e Adjacências (incluindo os núcleos Crasto, Engenho Queimado e Embaúbas), em área próxima à MG-262 e a Comunidade Bairro de Fátima, em área próxima à MG-329 e MG-262. Considerando essa proximidade, medidas mitigatórias diferenciadas poderão ser requeridas. Caberá a concessionária a realização de análise técnica de quais medidas deverão ser implementadas, bem

como a realização dos estudos necessários para o desenvolvimento das obrigações do contrato, incluindo para a identificação e delimitação de comunidades quilombolas, nos termos da cláusula 13.29.3 do Contrato de Concessão.

30. Estudo de Tráfego

Solicita-se disponibilizar a metodologia detalhada utilizada para projeção de tráfego, incluindo premissas sobre crescimento econômico regional, elasticidade-preço da demanda, sazonalidade e impacto de cenários macroeconômicos adversos. Os dados primários de contagem de tráfego serão disponibilizados aos licitantes?"

Resposta:

Em relação à metodologia de projeção de crescimento do tráfego, o modelo adotado utilizou variáveis relacionadas à população e a indicadores econômicos, selecionadas com base no desempenho estatístico nos testes de regressão. Durante o processo de avaliação, foram consideradas alternativas que utilizavam apenas o PIB (ou VAB) ou apenas a população como variável independente. No entanto, as equações que apresentaram melhor desempenho estatístico foram aquelas que combinaram ambas as variáveis.

As regressões resultantes demonstraram alta significância estatística, com p-valores inferiores a 0,05 e elevados valores de R^2 ajustado, o que comprova a robustez e a adequação técnica dos modelos utilizados. Ressalta-se que tanto a série histórica quanto as projeções futuras de PIB foram atualizadas no segundo semestre de 2024. Os detalhes da metodologia, bem como a série histórica e as projeções de crescimento do PIB e da população, estão disponíveis no relatório "LOTE OP - ENG - ESTUDO DE TRÁFEGO - RELATÓRIO".

As contagens volumétricas de tráfego foram realizadas em setembro de 2024, em todos os locais previstos para a instalação de pórticos de cobrança. Os dados primários estão disponíveis no item 8.2 do relatório mencionado, incluindo volume de tráfego, datas dos levantamentos e a localização georreferenciada dos pontos de coleta, com indicação das câmeras instaladas.

31. Estudo de Tráfego

Considerando a dependência do tráfego de veículos pesados em relação à atividade minerária regional, as projeções incorporam análise de sensibilidade para cenários de redução na produção mineral? Existe diversificação econômica regional prevista que possa compensar eventuais reduções na atividade minerária?

Resposta:

As projeções futuras de tráfego foram elaboradas com base em estimativas de crescimento do PIB e da população, refletindo o cenário macroeconômico de forma geral.

Apesar de se tratar de uma área com presença de mineradoras, destaca-se que o escoamento do minério de ferro conta com significativa participação dos minerodutos e ferrovias, como as malhas operadas pela MRS Logística e pela Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM), que atendem a mineradoras localizadas nas proximidades do trecho em estudo.

Adicionalmente, as entrevistas de origem e destino realizadas no estudo de tráfego, mostram que do total de 1.147 entrevistas com motoristas de caminhão, apenas 58 tinham origem ou destino vinculado a áreas de mineração. Esse dado reforça que a movimentação rodoviária na região é diversificada e não está concentrada exclusivamente na atividade mineradora.

32. Modelo Econômico-Financeiro

Solicita-se esclarecer detalhadamente os mecanismos de reajuste tarifário previstos, incluindo índices a serem utilizados, periodicidade dos reajustes e critérios para revisões extraordinárias. Como será tratada a

defasagem entre a inflação de custos específicos do setor rodoviário e os índices gerais de inflação?

Resposta:

Inicialmente, nos termos da cl. 36.1, o IRT é o índice de reajustamento para atualização monetária da tarifa básica de pedágio. Na forma da cl. 36.2, o reajuste ocorrerá pela primeira vez na data de início da cobrança da tarifa de pedágio e, anualmente, no mesmo dia e mês em que for iniciada a cobrança, passará a ser aplicado um novo valor de IRT na fórmula para cálculo da tarifa de pedágio a ser paga pelo usuário, implicando assim um reajuste tarifário.

Além disso, de acordo com a cl. 28.1.34 do Contrato, é risco da Concessionária a inflação de um determinado período ser superior ou inferior ao índice utilizado para reajuste tarifário ou de outros valores previstos no contrato, exceto quanto às compensações previstas no compartilhamento de risco de preços de insumos, nos termos do ANEXO DO CONTRATO 19 – MECANISMO DE COMPARTILHAMENTO DE RISCO DE PREÇO DE INSUMOS.

33. Modelo Econômico-Financeiro

O contrato prevê mecanismos de compartilhamento de risco de demanda, tais como garantia de tráfego mínimo ou bandas de oscilação? Em caso de redução significativa do tráfego por fatores macroeconômicos (superior a 20% em relação às projeções), haverá algum mecanismo de reequilíbrio?

Resposta:

Não, o risco de demanda será alocado integralmente à Concessionária, na forma estabelecida na Minuta de Contrato (cl. 28.1.11 e 28.1.12).

34. Minuta de Contrato

Solicita-se definir objetivamente os critérios para caracterização de 'Fato do Príncipe' e 'Fato da Administração', bem como a metodologia para cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro decorrente. Qual o prazo máximo para análise e deliberação sobre pleitos de reequilíbrio?"

Resposta:

Inicialmente, eventuais pleitos de reequilíbrio enquadrados como fato do príncipe ou fato da administração serão analisados individualmente, sendo consideradas as circunstâncias de cada caso concreto.

Além disso, de acordo com a cl. 32.4, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO será realizada de forma a se obter o VPL dos saldos do fluxo de caixa igual a zero, considerando-se a TIR respectiva à natureza de cada evento de desequilíbrio.

Na ocorrência de eventos de desequilíbrio decorrentes de cancelamentos, atrasos ou antecipações dos investimentos previstos no COI, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato será realizada levando-se em consideração os VALORES PARA REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO, constantes do ANEXO DO CONTRATO 13 (cl. 32.4.1).

Na ocorrência de quaisquer outros eventos de desequilíbrio que não se enquadrem na hipótese da subcláusula 32.4.1, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO se dará por meio da elaboração do fluxo de caixa marginal.

Ademais, instrução e processamento dos pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro deverá observar a Resolução SEINFRA nº 28/2021, ou norma regulamentar que vier a alterá-la ou substituí-la (cl. 31.4).

Quanto aos prazos de processamento, o ente regulador deverá comunicar, no prazo de 30 (trinta) dias da apresentação do pleito, se o evento de desequilíbrio apresentado será tratado no âmbito da próxima revisão quinquenal ou se será tratado como revisão extraordinária (cl. 31.6). Nesse sentido, na forma da cls. 34.7 do Contrato, no caso das Revisões Quinquenais, o prazo para processamento, incluindo a celebração de

eventual Termo Aditivo, é de 180 dias contados da data de início de cada ciclo de revisão, podendo ser prorrogado por igual período. Além disso, de acordo com a cl. 35.4, no caso das Revisões Extraordinárias, a decisão do pleito de reequilíbrio deverá ser concluída no prazo de 180 dias a partir de seu protocolo, admitida a prorrogação quando devidamente justificada.

35. Minuta de Contrato

Alterações na legislação ambiental, trabalhista, tributária ou de segurança rodoviária que resultem em custos adicionais para a concessionária serão consideradas 'Fato do Príncipe'? Existe alguma carência ou período de proteção contra mudanças regulatórias?"

Resposta:

De acordo com a cl. 29.1.32, estão na esfera de gerenciamento de risco do Poder Concedente as alterações na legislação e regulamentação aplicáveis, ou a superveniência de decisão administrativa ou judicial, com trânsito em julgado, 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 do contrato, inclusive no caso de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos desde que efetivamente demonstrados, exceto em relação aos impostos incidentes sobre a renda.

36. Minuta de Contrato

Os mecanismos de reajuste tarifário são suficientes para proteger a concessionária contra cenários de inflação elevada (superior a 10% ao ano)? Existe algum mecanismo de revisão extraordinária para cenários inflacionários extremos?

Resposta:

Inicialmente, nos termos da cl. 36.1, o IRT é o índice de reajustamento para atualização monetária da tarifa básica de pedágio, que ocorrerá anualmente.

Além disso, de acordo com a cl. 28.1.34 do Contrato, é risco da Concessionária a inflação de um determinado período ser superior ou inferior ao índice utilizado para reajuste tarifário ou de outros valores previstos no contrato, exceto quanto às compensações previstas no compartilhamento de risco de preços de insumos, nos termos do ANEXO DO CONTRATO 19 – MECANISMO DE COMPARTILHAMENTO DE RISCO DE PREÇO DE INSUMOS.

37. Minuta de Contrato

Quais são as restrições para transferência de controle da concessionária ou alteração na composição societária? O contrato permite a utilização da concessão como garantia para financiamentos (project finance)?

Resposta:

A transferência do controle direto ou do controle indireto da SPE a terceiros dependerá de prévia e expressa anuência do Poder Concedente, sob pena decretação da caducidade da concessão (cl. 41.1).

Assim, o Poder Concedente disporá do prazo de 30 dias prorrogável uma única vez por igual período, contados do recebimento do requerimento para TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE SOCIETÁRIO, para apresentar resposta escrita ao pedido, podendo conceder a anuência, rejeitar o pedido de maneira fundamentada ou formular exigências, também de maneira fundamentada, para a concessão da anuência (Cl. 41.3).

Destaca-se que as transferências de ações que não impliquem alteração de controle direto ou controle indireto independem de prévia anuência do poder concedente, devendo a concessionária comunicar o fato

em até 15 (quinze) dias de sua ocorrência, enviando a nova composição acionária, sob pena da aplicação das sanções cabíveis (cl. 41.4).

Adicionalmente, na forma da cl. 43.1, não havendo comprometimento da operacionalização e da continuidade do serviço, a concessionária poderá oferecer em garantia, nos contratos de financiamento, os direitos emergentes da concessão, tais como as receitas de exploração do sistema rodoviário, mediante comunicação ao ente regulador.

38. Estudos de Engenharia

As especificações técnicas para pavimentação, sinalização, sistemas de telecomunicações e outros elementos da infraestrutura são vinculantes ou podem ser alteradas pela concessionária, desde que mantidos os padrões de qualidade exigidos?"

Resposta:

As informações disponibilizadas nos estudos de engenharia não são vinculantes.

Nada obstante, normativas técnicas vigentes no país, parâmetros técnicos e parâmetros de desempenho estabelecidos no PER e demais documentos editalícios quanto à pavimentação, sinalização, sistemas de telecomunicações e outros elementos da infraestrutura deverão ser integralmente atendidos pela Concessionária.

39. Engenharia

Considerando o cronograma físico-financeiro atualmente atrelado a marcos físicos de conclusão integral de trechos de obra para fins de liberação dos aportes do Estado (conforme previsto no Anexo 16 do Contrato), gostaríamos de submeter à análise da SEINFRA a possibilidade de flexibilização dos critérios para repasse dos aportes, de modo a refletir de forma mais aderente o avanço real dos serviços executados, especialmente nas etapas de terraplenagem e serviços preliminares. Existe a possibilidade de flexibilização do critério de repasse dos aportes referentes aos marcos dos trechos das rodovias (BR-356, MG-262 e MG-329), permitindo a liberação proporcional aos percentuais de avanço físico dos principais serviços (tais como limpeza, escavação de material de 1ª, 2ª e 3ª categoria, aterros etc.), independentemente da conclusão integral do trecho?

Resposta:

O modelo contratual adotado vincula os desembolsos do Estado à entrega de marcos físicos considerados funcionais, ou seja, trechos que, uma vez concluídos, permitem a efetiva prestação do serviço público aos usuários, em conformidade com os parâmetros técnicos e de desempenho estabelecidos no contrato. A flexibilização para permitir a liberação proporcional dos aportes com base em percentuais de avanço físico isolados (por exemplo, apenas serviços preliminares ou de terraplenagem) pode comprometer a lógica de remuneração por desempenho e entrega funcional, além de impor um custo regulatório adicional à Administração Pública, que passaria a demandar maior granularidade e complexidade do ponto de vista regulatório.

40. Cláusula 7.1.1 do Anexo 10 do Contrato - Sistema de Mensuração de Desempenho

Foi determinada no subitem 7.1.1 a fórmula de cálculo do valor da Tarifa de Pedágio:

$$TP = TBP \times IRT \times (0,9 + IQD/10) \times A \times B$$

Onde:

O “fator A é o fator de ajuste da modalidade de pagamento, assumindo valor 1,0 caso o USUÁRIO tenha optado pelo PAGAMENTO AUTOMÁTICO; e valor 1,25 caso não tenha.”

Todavia, essa definição contradiz o Indicador de Desempenho de Taxa de Adoção de Pagamento

Automático (IPA) que determina que a Concessionária deverá implementar ações que visam estimular o Usuário a adotar Pagamento automático. A meta do indicador IPA inicia com 30% de usuários utilizando o pagamento automático, no ano 2 da Concessão chegando a 81% a partir do ano 11 em diante. Solicita-se esclarecer qual a legislação permite majorar a tarifa de pedágio dos usuários que não utilizam TAG? A tarifa definida pela fórmula constante do item 7.1.1 será diferenciada conforme o tipo de usuário?

Resposta:

O dispositivo legal que autoriza a adoção de tarifas diferenciadas é o art. 13 da Lei nº 8.987/95, segundo o qual as tarifas poderão ser diferenciadas em função das características técnicas e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de usuários.

Assim, na forma da cl. 21.8.3, o cálculo da tarifa antes de eventual aplicação de DUF será feito de acordo com a seguinte fórmula:

$$TP = TBP \times IRT \times (0,9 + IQD/10) \times A \times B$$

A é o fator de ajuste pela modalidade de pagamento, assumindo valor 1,0 caso o usuário tenha optado pelo pagamento automático e valor 1,25 caso não tenha.

41. Cláusula 3 do Anexo 16 do Contrato - Cronograma de Execução e Marcos para Repasse da Contraprestação

Foi determinado na tabela 1 “Marcos e respectivo percentual de recebimento da Contraprestação”, os % do aporte correspondentes aos marcos. Todavia, com relação às rodovias MG-262 e MG-329 não está claro quais as obras a que se referem os respectivos marcos: implantação de terceiras faixas ou implantação de acostamentos. Solicita-se esclarecer.

Resposta:

O Anexo do Contrato 16 foi aprimorado de forma a tornar mais claros os marcos e as respectivas obrigações vinculadas à contraprestação, de modo que:

- i) Os marcos de número 1 a 3 da Tabela 1 se refere à conclusão dos SERVIÇOS INICIAIS para todos os trechos do SISTEMA RODOVIÁRIO, nos termos do PER.
- ii) Os marcos de números 4 a 11 da Tabela 1 se referem ao atendimento aos parâmetros estabelecidos da Frente de Recuperação, conforme o respectivo ANO CONCESSÃO, para todos os trechos do SISTEMA RODOVIÁRIO, nos termos no PER.
- iii) Os marcos de números 12 a 43 da Tabela 1 se referem à conclusão das OBRAS DE AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE e OBRAS DE MELHORIAS previstas na Frente de Ampliação da Capacidade e Melhoria, nos termos do PER, em cada trecho quilométrico indicado na coluna “Marco”.

42. Apêndice D do Anexo 2 do Contrato - PER

Está determinado no PER, Apêndice D, a localização do Pórtico P-01 da BR-356 no km 43,05.

Todavia, no Anexo 13- MEF Estudos EVTEA, consta o P01 da BR-356 no km 32,06.

Solicita-se esclarecer onde deverá ser implantado o pórtico P01.

Resposta:

A localização informada no PER está correta, o P-01 está localizado no km 43,05 da BR-356. O anexo foi ajustado.

43. Item 2 do Anexo 2 do Contrato - PER

O item 2 do PER determina que a Concessionária está impedida de realizar quaisquer obras e/ou serviços no segmento localizado entre os kms 36,5 e o km 40,4 da BR- 356 até a liberação do segmento por meio de comunicação formal do Poder Concedente. Todavia, as obras de duplicação dos segmentos 2 e 3 (km 33,0 a 43,80) estão previstas para o ano 3 do contrato com aporte de 4,63%. da Contraprestação. Solicitamos esclarecer:

- 1) Existe a possibilidade do Poder Concedente autorizar a utilização da variante de 5,0 km atualmente em operação?
- 2) Observa-se que a extensão da variante provisória é de 5,0 km enquanto o segmento da BR-356 tem extensão de 3,90 km. Caso a duplicação seja autorizada na atual variante, essa diferença será objeto de reequilíbrio do contrato?
- 3) Caso o Poder Concedente autorize a liberação do segmento entre o km 36,5 e 40,4, a Concessionária poderá utilizar a variante enquanto implanta a duplicação?
- 4) Em situação análoga, poderá ser utilizado o segmento entre o km 36,5 e 40,4 enquanto implanta a duplicação da variante?

Resposta:

Na forma da cl. 5.7 do Contrato de Concessão, a variante provisória ao trecho interditado entre o km 36,5 e 40,4 da BR-356 não integra o sistema rodoviário, de modo que não caberá à Concessionária realizar obras e/ou serviços pertinentes ao objeto do contrato no local. Além disso, enquanto perdurar a interdição, o Poder Concedente ou terceiro por ele indicado ficará responsável pelo trecho entre o km 36,5 e 40,4 da BR-356.

Após a comunicação formal do Poder Concedente acerca da liberação do trecho interditado (km 36,5 e 40,4 da BR-356), a Concessionária passará a ser responsável por todas as obrigações conforme previstas no Contrato e no PER para o referido trecho rodoviário, devendo, nos 90 (noventa) dias subseqüentes, elaborar Termo de Arrolamento de Bens complementar, a ser validado pelo Poder Concedente.

Quanto à variante, na forma do ACT celebrado entre DNIT e Vale, a partir da liberação do trecho interditado, cessará a utilização da Variante, que poderá receber a destinação que a Vale entender mais adequada (Cláusula Terceira).

Ressalta-se que o PER leva em consideração o prazo estimado para liberação do trecho interditado. Nada obstante, na forma da cl. 29.1.23, os atrasos na realização das obras e investimentos previstos no COI para o trecho localizado entre os km 36,5 e 40,4 da BR-356, assim como o atendimento dos parâmetros de desempenho e demais requisitos estabelecidos no Contrato e no PER, decorrentes da não liberação deste segmento, são risco do Poder Concedente, cabendo, portanto, reequilíbrio econômico-financeiro na hipótese de sua materialização.

Nada obstante, a liberação das parcelas da contraprestação somente ocorrerá em função da conclusão, integral ou parcial, na hipótese do item 1.4 do Anexo do Contrato 16 - CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO E MARCOS PARA REPASSE DA CONTRAPRESTAÇÃO, das obras e aquisições de BENS REVERSÍVEIS que compõem o marco correspondente.

44. Item 3.2.1.2 do Anexo 2 do Contrato - PER e Anexo 13 do Contrato - Valores para Reequilíbrio Econômico-Financeiro do Contrato

Está determinado nos dois documentos relacionados, a implantação de uma rotula alongada entre os km 33,30 e 34,00 da BR-356. Todavia, no km 33,80 foi implantado um viaduto de acesso a um Condomínio.

Solicita-se esclarecer como serão tratadas estas alterações contratuais, considerando que durante as obras de duplicação deverá ser implantado outro viaduto?

Resposta:

A execução das obrigações contratuais deverão observar as especificações, parâmetros técnicos e de desempenho estabelecidos nos documentos editálicos, em especial o PER. A alteração dos investimentos

originalmente previstos deverá observar o disposto na cláusula 32 e seguintes.

Além disso, eventuais alterações unilaterais no PER e no Contrato por iniciativa do Poder Concedente, por inclusão de novos investimentos, novos trechos e/ou investimentos pré-autorizados e/ou modificação de investimentos originalmente previstos no Contrato, desde que afetem comprovadamente o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, são risco do Poder Concedente, na forma a cl. 29.1.2.

45. Item 3.2.1.2 do Anexo 2 do Contrato - PER

Está determinado no PER a duplicação de toda a extensão da BR-356. Todavia, em visita ao trecho foi verificada a existência do gasoduto implantado no acostamento ou bordo da pista a partir do km 94,8 da BR-356 (interseção para Ouro Branco), com continuidade na MG-262. Solicita-se esclarecer qual será o procedimento para a remoção e de quem serão os custos?

Resposta:

Na forma da cl. 5.7 do Contrato de Concessão, a variante provisória ao trecho interditado entre o km 36,5 e 40,4 da BR-356 não integra o sistema rodoviário, de modo que não caberá à Concessionária realizar obras e/ou serviços pertinentes ao objeto do contrato no local. Além disso, enquanto perdurar a interdição, o Poder Concedente ou terceiro por ele indicado ficará responsável pelo trecho entre o km 36,5 e 40,4 da BR-356.

Após a comunicação formal do Poder Concedente acerca da liberação do trecho interditado (km 36,5 e 40,4 da BR-356), a Concessionária passará a ser responsável por todas as obrigações conforme previstas no Contrato e no PER para o referido trecho rodoviário, devendo, nos 90 (noventa) dias subsequentes, elaborar Termo de Arrolamento de Bens complementar, a ser validado pelo Poder Concedente.

Quanto à variante, na forma do ACT celebrado entre DNIT e Vale, a partir da liberação do trecho interditado, cessará a utilização da Variante, que poderá receber a destinação que a Vale entender mais adequada (Cláusula Terceira).

Ressalta-se que o PER leva em consideração o prazo estimado para liberação do trecho interditado. Nada obstante, na forma da cl. 29.1.23, os atrasos na realização das obras e investimentos previstos no COI para o trecho localizado entre os km 36,5 e 40,4 da BR-356, assim como o atendimento dos parâmetros de desempenho e demais requisitos estabelecidos no Contrato e no PER, decorrentes da não liberação deste segmento, são risco do Poder Concedente, cabendo, portanto, reequilíbrio econômico-financeiro na hipótese de sua materialização.

Nada obstante, a liberação das parcelas da contraprestação somente ocorrerá em função da conclusão, integral ou parcial, na hipótese do item 1.4 do Anexo do Contrato 16 - CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO E MARCOS PARA REPASSE DA CONTRAPRESTAÇÃO, das obras e aquisições de BENS REVERSÍVEIS que compõem o marco correspondente.

46. Item 3.2.1.2 do Anexo 2 do Contrato - PER

Está determinado no PER a duplicação de toda a extensão da BR-356. Todavia, em visita ao trecho foi verificada a implantação em andamento de uma passagem inferior na altura do km 68 próximo ao trevo de Acuruí em pista simples. Solicita-se esclarecer como serão tratadas essas alterações contratuais.

Resposta:

A execução das obrigações contratuais deverão observar as especificações, parâmetros técnicos e de desempenho estabelecidos nos documentos editálicos, em especial o PER. A alteração dos investimentos originalmente previstos deverá observar o disposto na cláusula 32 e seguintes.

Além disso, eventuais alterações unilaterais no PER e no Contrato por iniciativa do Poder Concedente, por inclusão de novos investimentos, novos trechos e/ou investimentos pré-autorizados e/ou modificação de

investimentos originalmente previstos no Contrato, desde que afetem comprovadamente o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, são risco do Poder Concedente, na forma a cl. 29.1.2.

47. Item 3.2.1.2 do Anexo 2 do Contrato - PER

Está determinado no PER a duplicação de toda a extensão da BR-356. Todavia, em visita ao trecho foi verificada a existência de torres de linha de transmissão implantadas no bordo da pista e na faixa de domínio nos km 46,1 e 94,8 da BR-356. Solicita-se esclarecer qual será o procedimento para a remoção e de quem serão os custos?

Resposta:

Inicialmente, de acordo com a cl. 1.1.69 do Contrato de Concessão, são “interferências” as instalações de utilidades públicas ou privadas, aéreas, superficiais ou subterrâneas, que possam vir a interferir ou sofrer interferência direta ou indireta em razão das atividades a cargo da Concessionária.

Nesse sentido, de acordo com a cl. 13.9 do Contrato de Concessão, a Concessionária é integralmente responsável por todas as providências e custos associados à eventual necessidade de remoção e deslocamento das interferências no sistema rodoviário, devendo, ainda, manter atualizado o cadastro destas interferências até o fim do prazo da concessão, ressalvada a hipótese da cl. 13.9.1.

48. Anexo 16 do Contrato - Cronograma de Execução e Marcos para Repasse da Contraprestação

No referido Anexo e no MEF os aportes do Poder Concedente estão considerados no fluxo financeiro no mesmo período em que ocorrem os investimentos (ou pagamentos) das obras às quais estão vinculados. Todavia, essa simultaneidade pode gerar distorções no fluxo de caixa do projeto.

Dessa forma, solicita-se esclarecimentos quanto à possibilidade de realinhamento do cronograma dos aportes públicos, de modo que os respectivos valores sejam considerados no exercício posterior ao dos investimentos ou pagamentos das obras a que se referem. Tal ajuste refletirá com maior precisão o fato de que os aportes estão condicionados à conclusão das obras ou ao cumprimento de determinadas etapas, sendo, portanto, realizados somente após a execução física e financeira delas.

Destaca-se especialmente o aporte inicial, vinculado à conclusão dos trabalhos iniciais, cujo ingresso no fluxo deveria ocorrer no ano subsequente ao investimento realizado pela Concessionária, para refletir corretamente a lógica contratual.

Resposta:

O Modelo Econômico-Financeiro (MEF) elaborado para a licitação foi desenvolvido com base em fluxos anualizados.

Embora se reconheça que, contratualmente, os aportes estão condicionados à conclusão física e financeira das obras, e que seu desembolso ocorre após a verificação do cumprimento dessas condições, a opção por seu posicionamento no mesmo exercício dos investimentos visou preservar a integridade do modelo e evitar distorções na projeção dos fluxos de caixa e nos indicadores econômico-financeiros, uma vez que o prazo máximo previsto no contrato para o pagamento da contraprestação, após o envio da notificação de conclusão pela concessionária, é de 62 dias.

Ressalta-se que, com o intuito de oferecer maior segurança e flexibilidade quanto ao recebimento das parcelas de aporte nos anos iniciais, foi promovido ajuste no Quadro 1 do Anexo do Contrato 16, granulando o recebimento, visando minimizar impactos de atrasos pontuais ao fluxo de caixa.

49. Itens 3.4.4, 3.4.4.1 e 3.4.4.4 do Anexo 2 do Contrato - PER

Estão determinados no PER os parâmetros de desempenho referentes aos serviços de assistências aos usuários que devem ser cumpridos pela Concessionária em todo o sistema rodoviário. Todavia o PER não faz qualquer diferenciação entre as áreas rurais e os perímetros urbanos, onde é sabido que a solicitação

pelos serviços de atendimento, especialmente guinchos e ambulâncias é muito maior, havendo inclusive abusos dos usuários. Solicita-se esclarecer: a manutenção dos níveis de serviço em trechos urbanos que demandarem o aumento do número de veículos projetados (especialmente guinchos e ambulâncias) será objeto de reequilíbrio contratual?

Resposta:

O PER trata especificamente esses casos no Apêndice E – Trechos Urbanos, onde prevê um tratamento diferenciado para os trechos urbanos de Cachoeira do Campo (km 72,0 ao km 75,2), Ouro Preto (km 97,4 ao km 99,4) e Mariana (km 108,4 ao km 110,8). Nesses segmentos, a Concessionária fica desobrigada da prestação dos seguintes serviços operacionais:

- Atendimento mecânico (guinchos leves);
- Atendimento de comunicação (0800 e canal de reclamações);
- Veículo de inspeção de tráfego.

50. Cláusula 13.7 da Minuta de Contrato

A Minuta de Contrato determina que “o Poder Concedente obriga-se a rescindir, até a DATA DE EFICÁCIA, todos os contratos referentes a obras e serviços no SISTEMA RODOVIÁRIO não essenciais à segurança do USUÁRIO que estejam em vigor na data de assinatura do CONTRATO, responsabilizando-se por todos os custos decorrentes de referida rescisão.” Todavia, o entendimento é de que a relação desses contratos será disponibilizada de forma tempestiva à elaboração da proposta, incluindo os cronogramas de obras já concluídos. Solicita-se esclarecer.

Resposta:

Os contratos vigentes são públicos e podem ser obtidos diretamente junto ao DER-MG e DNIT. A Proponente deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica, nos termos dos itens 3.4 a 3.6 do Edital.

51. Cláusula 13.16 da Minuta de Contrato

A Minuta de Contrato no item especificado determina que: “O ENTE REGULADOR poderá aprovar, caso a caso, a alteração do tipo de dispositivo e/ou sua localização, previsto para as OBRAS DE MELHORIA, OBRAS DE AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE e outras intervenções constantes do PER, desde que seja mantida a sua funcionalidade, que não seja aplicada uma solução inferior, e que a nova solução e localização apresentem menor impacto socioambiental e respeite o prazo previsto de implantação, não gerando qualquer direito a reequilíbrio econômico-financeiro em favor da CONCESSIONÁRIA.” Todavia, entende-se que a alteração do tipo de dispositivo e/ou localização não implicará qualquer direito a reequilíbrio econômico-financeiro, nem em favor da concessionária, nem em favor do Poder Concedente. Solicita-se esclarecer.

Resposta:

Nos termos da subcláusula 28.1.16 do Contrato, as alterações propostas pela Concessionária em relação ao previsto no PER, incluindo custos para elaboração de projetos de engenharia e para execução das alterações são risco alocado exclusivamente a ela. Destaca-se, ainda, que deverá a Concessionária respeitar o disposto na cláusula 13.16.

52. Cláusula 13.45 da Minuta de Contrato

Esta cláusula determina que o Verificador Independente realizará a medição das obras efetivamente executadas... Todavia, considerando que em contratos de concessão não existe medição de obras, entende-se

que o processo de medição referido na cláusula, compreende apenas a verificação de conclusão das obras e o apontamento de não conformidades. Solicita-se esclarecer.

Resposta:

Na forma da cl. 13.42, para fins de ateste da conclusão de obras, a Concessionária deverá comprovar ao Ente Regulador a conclusão de cada uma das obras de acordo com os respectivos cronogramas e cumprimento dos parâmetros técnicos, parâmetros de desempenho e demais critérios definidos no Contrato e no PER, de acordo com o procedimento das cls. 13.43 e seguintes do Contrato. Portanto, a análise do Verificador Independente mencionada na cl. 13.46 contemplará esses critérios.

53. Cláusula 21.5 da Minuta de Contrato

A alínea IV desse item determina a isenção do pagamento de tarifa de Pedagio para veículos “de categoria oficial da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal, seus respectivos órgãos, departamentos, autarquias ou fundações públicas, bem como veículos de Corpo Diplomático, devendo todos ser credenciados junto à CONCESSIONÁRIA;” Todavia, não está claro se essa isenção inclui veículos locados a serviço da União, Estados, Município e DF ou apenas veículos com placa oficial. Solicita-se esclarecer.

Resposta:

Aplica-se aos veículos locados, os quais deverão ser credenciados perante a concessionária, nos termos da subcláusula 21.5, IV.

54. Cláusula 8.10.1.1 do Edital

Solicita-se esclarecimento quanto à possibilidade de a mesma licitante, isoladamente ou em consórcio, apresentar diferentes modalidades de garantia de proposta, desde que, somadas, atinjam o valor total exigido no item 8.1 do edital.

Resposta:

Na forma dos itens 8.9, 8.10.1.1, 8.10.1.2 e 8.11 do Edital, a possibilidade de apresentação de diferentes modalidades de garantia da proposta restringe-se à licitantes que participem da concorrência em Consórcio.

Comissão de Contratação



Documento assinado eletronicamente por **Jeferson Bruno da Silva Moura**, Assessor, em 25/07/2025, às 19:12, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



Documento assinado eletronicamente por **Luciana Mara de Freitas Souza**, Servidora Pública, em 25/07/2025, às 19:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



Documento assinado eletronicamente por **Thatiane Aurea Carvalho de Abreu**, Servidora Pública, em 25/07/2025, às 19:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.mg.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **118715526** e o código CRC **64822448**.

Referência: Processo nº 1300.01.0001607/2025-80

SEI nº 118715526