



GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

As contribuições estão ordenadas segundo a sua afinidade temática, de forma a concentrar os assuntos em blocos, na seguinte ordem:

1. CONTRIBUIÇÕES TÉCNICAS – EDITAL	2
1.1. CRITÉRIO DE LEILÃO	2
1.2. LICITAÇÃO	5
1.3. OUTROS	11
2. CONTRIBUIÇÕES TÉCNICAS – CONTRATO	13
2.1. LICENÇAS E AUTORIZAÇÕES	13
2.2. DESAPROPRIAÇÕES	14
2.3. FAIXA DE DOMÍNIO	18
2.4. VERIFICADOR INDEPENDENTE	19
2.5. ESTOQUE DE MELHORIAS	22
2.6. TARIFAS DE PEDÁGIO E REVISÕES TARIFÁRIAS	24
2.7. RECEITAS EXTRAORDINÁRIAS	34
2.8. PENALIDADES	35
2.9. FREE FLOW	40
2.10. ALOCAÇÃO DE RISCOS	43
2.11. REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO	51
2.12. FLUXO DE CAIXA MARGINAL	53
2.13. RESOLUÇÃO DE CONFLITOS	55
2.14. SISTEMA DE MENSURAÇÃO DE DESEMPENHO	58
2.15. OUTROS	60
3. CONTRIBUIÇÕES TÉCNICAS – PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA (“PER”) E ESTUDOS DE VIABILIDADE	74
3.1. CADASTRO RODOVIÁRIO	74
3.2. OBRAS DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO	78
3.3. OBRIGAÇÕES DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MANUTENÇÃO DE NÍVEL DE SERVIÇO	90
3.4. OBRIGAÇÕES DE CONSERVAÇÃO	102
3.5. OBRIGAÇÕES DE SERVIÇOS OPERACIONAIS	102
3.6. ESTUDO DE DEMANDA	112
3.7. MODELO ECONÔMICO-FINANCEIRO	117
3.8. SOCIOAMBIENTAL	131
3.9. OUTROS	133
4. DEMANDA POR INVESTIMENTOS	134
4.1. DUPLICAÇÕES	135
4.2. OBRAS DE RECUPERAÇÃO	139
4.3. OBRAS DE MELHORIA	139
4.3.1. PASSARELAS	139
4.3.2. INTERSEÇÕES	144
4.3.3. ILUMINAÇÃO	163





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

4.3.4.	CICLOVIAS	166
4.3.5.	OUTROS	168
5.	PRAÇAS DE PEDÁGIO	169
5.1.	CAPELA DE SANTANA	170
5.2.	PORTÃO	171
5.3.	FARROUPILHA	172
5.4.	FLORES DA CUNHA	182
5.5.	IPÊ	183
6.	TARIFA	183
6.1.	DESCONTO DE USUÁRIO FREQUENTE	183
6.2.	ISENÇÃO DE TARIFA	187
6.3.	OUTROS	188
7.	ASSUNTOS DIVERSOS	190
8.	NOTA TÉCNICA JULGAMENTO DAS PROPOSTAS – DESÁGIO E OUTORGA	195
9.	RODOVIAS FORA DA CONCESSÃO	198
10.	CONTRÁRIOS À CONCESSÃO	203

1. CONTRIBUIÇÕES TÉCNICAS – EDITAL

1.1. CRITÉRIO DE LEILÃO

Contribuição nº 318

Contribuição

Resumo Investimentos Municípios e Rodovias - RS-122 Bom Princípio: Eliminar o sistema de Outorga e licitar com tarifa de menor valor.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O critério de julgamento da Licitação será revisto. A licitação passará a ser por menor tarifa, sem limitação ao desconto a ser ofertado, e deixará de exigir a oferta de outorga pelas licitantes.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição nº 445

Contribuição

Pergunta 4: A outorga é ônus tarifário, não está clara a finalidade, o custo será suportado pelo cidadão. A outorga encarece em pelo menos 25% a tarifa inicial, e será paga com custo de capital projetado a 30 anos. Compromete a modicidade da tarifa e onera o cidadão que já pagou pela rodovia hoje existente. O efetivo papel do poder público deve ser de trabalhar pela menor tarifa possível. Por que a premissa maior da modelagem contempla a outorga e não a possibilidade da menor tarifa possível, diante de livre concorrência? Por que justificar um modelo híbrido de modelagem com outorga para evitar "bids irresponsáveis", sendo esta uma forma de oneração dos usuários das rodovias?

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Quanto à exigência de outorga como critério de licitação no modelo proposto para a consulta pública, cumpre informar que esta não onerava a tarifa, pois o modelo econômico-financeiro utilizado para simular a tarifa básica da concessão não considera este valor dentre os custos a serem suportados pela concessionária. Por este motivo, as tarifas resultantes do modelo não suportam qualquer majoração em razão da outorga.

A escolha do modelo híbrido de licitação foi adotada na primeira proposta do edital de licitação com o intuito de mitigar o risco de os licitantes ofertarem descontos excessivos sobre a tarifa e que, posteriormente comprometam o fluxo de caixa da concessão e resultem em sua inviabilidade econômico-financeira. O critério de licitação originalmente proposto, neste sentido, tinha a intenção de resguardar o programa de investimentos obrigatórios da concessão.

No entanto, diante das contribuições recebidas no procedimento de consulta pública, o critério de julgamento da licitação será revisto e deixará de considerar a oferta de outorga.

A licitação passará a ser por menor tarifa, sem limite de desconto, assim como deixará de considerar a oferta de outorga.

Contribuição nº 445

Contribuição

Pergunta 5: Restando mantida a outorga, questiona-se: onde será investido o montante recebido, já que o custo desta conta de obrigação da concessionária será repassado e,





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

portanto, suportada pelo usuário da rodovia? Em quanto tempo? Quais os benefícios para os cidadãos e usuários das rodovias?

Resposta

Agradecemos a contribuição.

No modelo originalmente proposto na consulta pública, caso houvesse oferta de outorga, os valores arrecadados teriam de ser reinvestidos no sistema rodoviário do Estado, conforme determina a Lei Estadual no 14.875/2016.

O critério de julgamento da Licitação será revisto. A licitação passará a ser por menor tarifa, sem limitação ao desconto a ser ofertado, e deixará de exigir a oferta de outorga pelas licitantes.

Contribuição nº 875

Contribuição

Item 2 - Contrariedade à proposta de valor de outorga, visto que esse instrumento tornará o valor das tarifas mais altos.

Item 3: Não colocar como limitador do desconto da tarifa (deságio) o percentual proposto de 25%, permitindo assim o menor preço de tarifa.

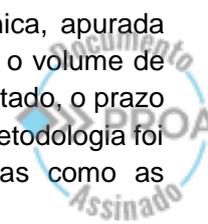
Item 4: Diminuição dos valores tarifários iniciais propostos na modelagem apresentada para os trechos do Bloco 3, considerando a previsão contratual de revisões tarifárias anuais, devendo ser respeitado o princípio da Modicidade da Tarifa.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O critério de julgamento da Licitação será revisto. A licitação passará a ser por menor tarifa, sem limitação ao desconto a ser ofertado, e deixará de exigir a oferta de outorga pelas licitantes.

Em relação ao Item 4, cabe esclarecer que a tarifa é uma resultante técnica, apurada através de um modelo econômico-financeiro que pondera, em linhas gerais, o volume de investimentos e custos operacionais exigidos considerando-se o tráfego projetado, o prazo para a sua realização e as taxas de remuneração do capital investido. Esta metodologia foi aplicada no presente estudo e as tarifas apresentadas foram as obtidas como as necessárias para viabilizar o projeto do ponto de vista econômico.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Reduzir a tarifa implicaria também em reduzir os investimentos necessários para ampliação e melhoria no tráfego. Em razão da necessidade dos investimentos previstos no projeto, a contribuição não será acatada.

1.2. LICITAÇÃO

Contribuição nº 618

Item

Itens 8.2 - Regulamento da Licitação e 14.1.1 – Procedimento da Licitação

Contribuição

No item 8.2, tem-se: "As CONCORRENTES poderão apresentar propostas em mais de um BLOCO do objeto da LICITAÇÃO, desde que submetam, de forma individual e separada, os documentos exigidos pelo EDITAL para cada um dos BLOCOS que vierem a disputar".

No item 14.1.1, tem-se: "Os procedimentos da LICITAÇÃO descritos neste item serão realizados de forma sequencial entre os BLOCOS da CONCESSÃO, observando a seguinte ordem: BLOCO 1, BLOCO 2 e BLOCO 3".

Solicitamos revisão da redação para deixar clara a vedação de eventual solicitação de retirada de proposta durante a sessão do leilão.

Sugestão: Os procedimentos da LICITAÇÃO descritos neste item serão realizados de forma sequencial entre os BLOCOS da CONCESSÃO, observando a seguinte ordem: BLOCO 1, BLOCO 2 e BLOCO 3, não sendo permitida a retirada de proposta durante a sessão.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O Bloco 3 não será licitado no mesmo procedimento licitatório dos demais. Por este motivo, o item objeto da contribuição deixará de constar do edital. Não obstante, informa-se que a retirada ou a retratação de proposta continua a configurar prática vedada, conforme o item 11.7 da minuta do edital.

Contribuição nº 644

Item





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

8.1 – Regulamento da Licitação

Contribuição

Item 8.1. Poderão participar da CONCORRÊNCIA, nos termos deste EDITAL, pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, entidades de previdência complementar, instituições financeiras e fundos de investimento em participações (FIPs), isoladamente ou em CONSÓRCIO: Considerando ser autorizada que a licitante seja sociedade cujo objeto social é a participação em outras sociedade (holding), entende-se que na hipótese de eventual êxito, desde que mantida a idêntica composição acionária da licitante, se isolada, ou da participação em consórcio, seria pertinente que o Edital autorizasse a constituição de subholdings entre a licitante e a SPE/Concessionária, visto ser estrutura comum e pertinente à obtenção de financiamentos em projetos de infraestrutura.

Assim, sugere-se a revisão da cláusula para fins de permissão de organização societária, desde que seja sempre respeitada a regra de subsidiária integral em caso de licitante isolada ou as participações societárias quando em consórcio. Inclusive, a Consulta Pública dos Lotes 1 e 2 das Concessões Rodoviárias de Minas Gerais que ocorrem simultaneamente a esta Consulta, consideram justamente o aqui sugerido.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A Minuta de Edital não apresenta qualquer vedação ou disciplina quanto à estrutura societária a ser adotada pela adjudicatária. Apenas exige que haja a constituição de SPE e que esta seja composta pelas empresas que participaram da licitação e, quando aplicável, conforme proporção indicada na composição do consórcio.

Diante da ausência de vedação e com o intuito de assegurar maior segurança jurídica aos licitantes, a sugestão será acatada para inserir item na Minuta de Edital autorizando a constituição de holding intermediária entre a adjudicatária e a SPE.

Ademais, a inclusão desta previsão está em consonância com projetos recentes de concessão rodoviária, como BR-153 e Nova Dutra (ANTT).

Contribuição nº 645

Item

12.10.3. Qualificação Econômico-Financeira





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição

Quando se tratar de empresa constituída no mesmo ano fiscal da CONCORRÊNCIA, deverá ser apresentado o balanço de abertura: Considerando as dificuldades envolvidas na obtenção e registro do Balanço de Abertura de empresas constituídas no mesmo ano fiscal, sugere-se que a cláusula seja alterada para prever a desnecessidade de o balanço de abertura ter qualquer tipo de registro.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O item 12.10.3 já não exige registro do balanço de abertura para empresa constituída no mesmo ano fiscal da concorrência, basta a apresentação do balanço.

Por este motivo, não se entende pertinente adotar a sugestão.

Contribuição nº 646

Item

12.7.7. Habilitação Jurídica

Contribuição

Qualificação Jurídica: Atestar que há instrumentos particulares de compromisso de investimento firmados entre os cotistas e fundo, admitindo-se a apresentação do anúncio de encerramento da oferta do fundo para a comprovação, conforme Anexo V e Anexo VII da Instrução CVM n.º 400, ou, no caso de ofertas públicas de valores mobiliários distribuídos com esforços restritos, conforme Instrução CVM nº 476, sem prejuízo da apresentação de outros documentos entregues à CVM.

Sugere-se a exclusão do item em referência, uma vez que não serve à comprovação de nenhuma informação sobre a situação jurídica ou econômico-financeira do fundo de investimento.

Resposta

Agradecemos a contribuição.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

A exigência tem a finalidade de se assegurar que o fundo disponha, ao menos, do compromisso de seus cotistas de aportar recursos compatíveis com o projeto.

Em que pese isto reforçar o compromisso com o projeto e mitigar chances de insucesso, as demais exigências do edital já asseguram a regularidade jurídica dos fundos, assim como as obrigações de aporte de capital na SPE, estabelecidos no item 17.3.6 do Edital, asseguram que os recursos necessários serão aportados no empreendimento.

Considerando as razões acima, a sugestão será acatada.

Contribuição nº 647

Item

12.7.7. Habilitação Jurídica

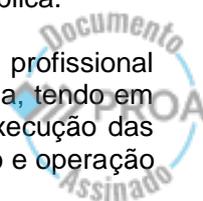
Contribuição

12.17. A CONCORRENTE deverá comprovar sua qualificação técnica mediante a apresentação de atestado de responsabilidade técnica em nome de PROFISSIONAL QUALIFICADO ou mediante a apresentação de atestado de qualificação técnico-operacional, conforme os subitens 12.18 e 12.19, respectivamente.

12.18.1. A CONCORRENTE deverá indicar o(s) nome(s) do(s) PROFISSIONAL(IS) QUALIFICADO(S) e comprovar seu(s) registro(s) ou inscrição(ões) na(s) respectiva(s) entidade(s) profissional(is) competente(s).: Na hipótese de a Concorrente demonstrar atendimento ao requisito de qualificação técnica por meio de atestado de responsabilidade técnica em nome de Profissional Qualificado (Pessoa Física), na forma do item 12.18, estamos entendendo que a Concorrente estará dispensada da obrigação de apresentar documentação constante do item 12.19 do Edital, qual seja, do item de Qualificação por Atestado Técnico-Operacional.

Assim, sugere-se que o Edital seja direto ao apontar que apresentação de um dos atestados extingue a necessidade do outro. Ainda neste tema, entende-se pertinente que o Edital permita que a esse profissional qualificado, para fins de comprovação da qualificação, não exija nada além de que uma carta compromisso ou contrato de prestação de serviço para atender à futura concessão visando atender aos requisitos do edital, especialmente pelo fato de que a licitante ao vencer deverá constituir nova sociedade para a prestação do serviço. A simplificação de relações e demonstrações de qualificação apenas permite a ampliação da concorrência, visando a melhor contratação à Administração Pública.

Ainda, entende-se que comprovação de registro ou inscrição em entidade profissional requerida no item 12.18.1 deve ser excluída, extrapolando a exigência em tela, tendo em vista que os serviços que devem ser comprovados pelo profissional é a "execução das atividades de coordenação, supervisão ou execução da administração, gestão e operação





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

de rodovias, pelo período mínimo de 5 (cinco) anos", não refere-se a serviços passíveis de serem executados por profissionais registrados em entidades profissionais.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A atual versão do Edital já admite, conforme evidenciado em seu item 12.17 e 12.19, a comprovação de qualificação técnica de forma alternativa, isto é, tanto mediante a apresentação de atestado de qualificação técnico-profissional quanto mediante a apresentação de atestado de qualificação técnico-operacional.

De igual maneira, a versão do Edital disponibilizada para consulta pública admite os institutos sugeridos para a comprovação de vínculo com profissional qualificado, conforme se depreende do item 12.18.3.

Quanto à exigência de registro de profissional qualificado em entidade profissional, trata-se de exigência recorrente em editais de licitação no setor, tendo sido, inclusive, já aprovada pelo Tribunal de Contas da União e pelo Tribunal de Contas do Estado do Rio Grande do Sul. Sua finalidade é assegurar que o profissional, que garante o cumprimento das exigências de qualificação técnica esteja no regular exercício de suas profissões.

Por este motivo, a sugestão não será acatada.

Contribuição nº 638

Item

Item 17.3.8 – Homologação, adjudicação e assinatura do contrato

Contribuição

Para viabilizar uma estrutura de capital eficiente ao mesmo tempo proteger o projeto de uma alavancagem excessiva, sugere-se incluir condição de que o VALOR DA OUTORGA também deverá ser integralizado como Capital Social adicional, com a possibilidade de redução do Capital Social à medida que forem concluídas as obras de ampliações previstas no PER, à exemplo da versão do Edital do Sistema Rodoviário Rio de Janeiro (RJ) – Governador Valadares (MG) protocolado no TCU.

Resposta

Agradecemos a contribuição.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

O critério de julgamento da Licitação será revisto. A licitação passará a ser por menor tarifa, sem limitação ao desconto a ser ofertado, e deixará de exigir a oferta de outorga pelas licitantes.

Por esta razão, a sugestão não será acatada.

Contribuição nº 648

"Edital- Condições precedentes de assinatura do Contrato

17.3. Em até 120 (cento e vinte) dias após a publicação do ato de homologação da LICITAÇÃO de cada um dos BLOCOS, mas em qualquer hipótese, antes da assinatura do CONTRATO, as ADJUDICATÁRIAS dos BLOCOS deverão apresentar ao CONCEDENTE: Considerando que a Cláusula 17.3 delimita o prazo de 120 dias para cumprimento das condicionantes prévias à assinatura do Contrato e que a única exceção prevista consta na cláusula 17.3.1, que prevê que o Comprovante do pagamento da remuneração devida à B3 deverá ser efetuada em até 15 (quinze) dias corridos contados da emissão do boleto bancário, sugere-se que fique esclarecido no Edital que essa é realmente a única exceção, de modo que as demais condições previstas nos itens 17.3.2 e seguintes estejam contempladas no prazo de 120 dias."

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A redação atual do item 17.3 não prevê exceções adicionais, de modo que as demais obrigações deverão ser adimplidas no prazo de 120 (cento e vinte) dias, a contar do ato de homologação da licitação. Portanto, a única exceção é a prevista na cláusula 17.3.1.

Contribuição nº 649

Item

17. Homologação, adjudicação e assinatura do contrato

Contribuição

17.3.7. Comprovante, quando cabível, do pagamento, em favor do Estado do Rio Grande do Sul, do VALOR DE OUTORGA contemplado na PROPOSTA ECONÔMICA FINAL do respectivo BLOCO, em parcela única, devidamente corrigido pela variação do IPCA apurada no período entre o início do mês de sua data base e o mês imediatamente anterior ao de seu pagamento. Considerando que a publicação da variação do IPCA pode atrasar



Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

em prazos curtos, como o período entre o início do mês da data base e o mês imediatamente anterior ao do pagamento, havendo a possibilidade de não haver índice disponível do IPCA quando da assinatura do contrato, sugere-se que a redação seja mais ampla, considerando o uso do último índice do IPCA mais próximo disponível.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O critério de julgamento da Licitação será revisto. A licitação passará a ser por menor tarifa, sem limitação ao desconto a ser ofertado, e deixará de exigir a oferta de outorga pelas licitantes.

Todavia, a Minuta de Edital será alterada para tornar a regra quanto à aplicação da variação do IPCA mais objetiva e segura do ponto de vista jurídico, onde cabível.

1.3. OUTROS

Contribuição nº 323

Contribuição

Olá, solicito envio do edital e anexos conforme quadro abaixo:

Empresa interessada: HIDROLÓGICA RESEARCH ASSOCIATES - ENGENHARIA E MEIO AMBIENTE LTDA

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Todo o material relacionado ao projeto de concessão podem ser obtidos no sítio eletrônico:
<https://parcerias.rs.gov.br/rodovias>

Contribuição nº 445

Contribuição





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Pergunta 7: As rodovias que foram incluídas no projeto, e que antes não pertenciam à EGR, tem por finalidade cumprir um eixo de infraestrutura com maior demanda de ampliações no curto/médio/longo prazo, conseqüentemente, com maior VDM. Qual a justificativa do Governo para esta afirmação?

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Quanto às rodovias não administradas pela EGR e que foram incluídas no Projeto, estas foram analisadas por especialistas do Estado, mediante avaliação quanto à importância, ao volume de tráfego e à necessidade de investimentos e manutenção, e como exemplos temos a RSC-453 e a ERS-446.

As rodovias que foram incluídas no projeto constituem um eixo de ligação entre a Serra Gaúcha e a Região Metropolitana de Porto Alegre. O seu VDMA foi baseado em medições realizadas pelo DAER nos anos de 2018 e 2019, bem como em contagens volumétricas e Pesquisas de Origem e Destino realizadas em 2020.

Contribuição nº 875

Item

1. Objeto e Prazo da concessão

Contribuição

Item 1: O prazo de 30 anos de vigência proposto pelo modelo de concessão é muito longo, devendo ser revisto para 20 anos, com possibilidade de renovação.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O prazo de Concessão foi determinado com base nos critérios previstos pela legislação estadual, notadamente conforme o artigo 3º da Lei Estadual nº 14.875/2016 e o artigo 8º do Decreto Estadual nº 53.490/2017:

Lei: Art. 3.º O prazo de concessão será de até 30 (trinta) anos, conforme definido no edital de licitação e termo de contrato.

Decreto: Art. 8º O prazo da concessão será de até trinta anos, definido de acordo com os estudos técnicos, de forma que os investimentos previstos sejam amortizados sem prejudicar a modicidade tarifária.



Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Os estudos empreendidos demonstraram que o prazo de 30 (trinta) anos é o mais adequado para viabilizar a amortização dos investimentos necessários para o aprimoramento do sistema rodoviário a ser concedido através de tarifas módicas. A redução do prazo demandaria a revisão do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, com a exclusão de investimentos do projeto ou o aumento das tarifas praticadas – o que não se considera pertinente no presente momento.

2. CONTRIBUIÇÕES TÉCNICAS – CONTRATO

2.1. LICENÇAS E AUTORIZAÇÕES

Contribuição nº 654

Cláusula

5. Licenças e autorizações governamentais

Contribuição

5.1. A CONCESSIONÁRIA deverá:

5.1.1. obter, renovar, em tempo hábil, e manter vigentes todas as licenças, permissões e autorizações necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da CONCESSÃO, incluindo as licenças ambientais;

5.1.3. cumprir as condicionantes ambientais já existentes ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos ambientais, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido solicitada por terceiros e arcar com os custos delas decorrentes;

21.2.6. obtenção de licenças, permissões e autorizações relativas à CONCESSÃO;

21.2.7. renovação e manutenção de licenças, permissões e autorizações relativas à CONCESSÃO;

21.2.8. custos com o atendimento das condicionantes das licenças e autorizações a cargo da CONCESSIONÁRIA, salvo as indicadas na subcláusula 21.3.12; No que diz respeito à obtenção de licenças ambientais, o Contrato tratou de alocar referida responsabilidade/risco à Concessionária. Porém, não considera a possibilidade ser necessário seguir caminho não convencional para obtenção do licenciamento. Assim, 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. Nesse sentido, sugere-se a inclusão de regras que reflitam esse entendimento e adaptação nas cláusulas 21.2.8 do Contrato.

A dificuldade de obtenção de licenciamento só foi considerada na cláusula 8.3.2.1 do Contrato, que prevê a possibilidade de prorrogação da obtenção de licenças ambientais no



Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

caso de o Poder Concedente aprovar alteração ou deslocamento das Obras de Melhorias previstas no PER. Porém, existem diversos outros motivos que podem levar à dificuldades na obtenção dessas licenças que devem ser considerados no Contrato de maneira geral, sem que a Concessionária seja prejudicada por comportamentos e ocorrências completamente alheias à sua vontade e atuação.

Ainda, 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, afastando risco usual de serem impostas condicionantes sem razão ou proporção apenas por haver conhecimento que se trata de companhia privada que precisa cumprir com suas obrigações do modo mais célere e eficaz possível.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A alocação de riscos relacionados à obtenção do licenciamento e ao atendimento das condicionantes eventualmente exigidas considera que, por ser responsável pela gestão do sistema rodoviário, realização dos investimentos e obtenção das licenças necessárias para a sua execução, a concessionária é a parte contratual mais adequada para gerenciar os riscos decorrentes destas atividades.

Cumprе salientar, que esta forma de regulamentação do tema está consolidada na experiência nacional, sendo adotada, por exemplo, nos contratos de concessão de rodovias federais, licitadas pela ANTT.

Por fim, importante indicar que o contrato adotado no Estado do Rio Grande do Sul prevê que, nas hipóteses em que a não obtenção das licenças ambientais e os atrasos decorrentes não serão imputados à concessionária caso esta não tenha concorrido para o evento que deu causa à não expedição da licença (cláusula 5.1.5).

Pelas razões acima, a sugestão não será acatada.

2.2. DESAPROPRIAÇÕES

Contribuição nº 555

Cláusula

7.2.2.3.1. - Desapropriações

Contribuição





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Solicita-se esclarecimento em relação a como se dará o reequilíbrio em favor à concessionária em caso de acréscimo do montante de desapropriação além de 10%.

Sugestão: Caso o eventual acréscimo ultrapasse 10%, o valor excedente será compartilhado na proporção de 50% (cinquenta por cento) para a CONCESSIONÁRIA e de 50% (cinquenta por cento) para o PODER CONCEDENTE. A AGERGS, ouvido o PODER CONCEDENTE, definirá, em sede de revisão ordinária, a forma de reversão ao CONCESSIONÁRIO, dos custos, admitindo-se as seguintes alternativas:

- a. aumento da TARIFA DE PEDÁGIO;
- b. pagamento à Concessionária utilizando o valor da CONTA DE AJUSTE

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A minuta de Contrato já prevê a possibilidade de se reequilibrar o contrato através de revisão da tarifa (cláusula 22.1.3, item ii) ou mediante recursos da Conta de Ajuste (cláusula 22.1.3, item ix).

Por este motivo, a sugestão não será acatada.

Contribuição nº 656

Cláusula

7.2. - Desapropriações

Contribuição

7.2.2.3. Caso o montante para desapropriação e desocupação ultrapasse o valor previsto na subcláusula 7.2.2, o eventual acréscimo de até 10% será de responsabilidade exclusiva da CONCESSIONÁRIA e não será objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.

7.2.2.3.1. Caso o eventual acréscimo ultrapasse 10%, o valor excedente será compartilhado na proporção de 50% (cinquenta por cento) para a CONCESSIONÁRIA e de 50% (cinquenta por cento) para o PODER CONCEDENTE.

21.2.10. os valores, na fração de 50%, resultantes da redução ou do incremento dos valores dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes das desapropriações, instituição de servidões administrativas, imposição de limitações administrativas ou ocupação provisória de bens imóveis, na forma da subcláusula 7.2.2.2.1 e 7.2.2.3.1. Considerando que o compartilhamento desse risco será precificado por todas as licitantes na elaboração de suas propostas econômicas, sendo que não há a certeza de que será necessário efetivar todo o valor previsto, deve acarretar em considerável piora nos valores



Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

apresentados, de forma prejudicial ao interesse público. Uma solução vislumbrada é a efetiva elaboração de relatório detalhado com todas as áreas que deverão ser desapropriadas e desocupadas.

Sugere-se que a cláusula seja alterada para considerar que o excedente do previsto para realização das desapropriações seja arcado exclusivamente pelo Poder Concedente, tendo em vista ser risco que deveria ser alocado a ele, bem como garantir que o reequilíbrio possa ser efetivado por qualquer modalidade.

Concomitantemente, sugere-se a exclusão da Cláusula 21.2.10, que aloca o risco desse percentual de 50% para a Concessionária.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A alocação de parte dos riscos com as desapropriações ao parceiro privado é prática consolidada no setor de concessões rodoviárias. Esta alocação se justifica pelo fato de, em regra, a concessionária ser incumbida de exercer os atos materiais relacionados a esta atividade.

O estabelecimento de bandas de compartilhamento entre as partes, porém, tem o intuito de estabelecer limites a esta alocação de riscos, sobretudo, para se garantir que as desapropriações não se tornem fatores de inviabilização dos projetos.

Este modelo pode ser verificado em experiências recentes de concessões rodoviárias federais, como por exemplo, a recente concessão da Nova Dutra (cláusula 6.2.2).

No caso do Estado do Rio Grande do Sul, a disciplina das bandas de compartilhamento do risco associado às desapropriações foi criada a partir de diálogos com os órgãos de controle do Estado por ocasião da concessão da RSC 287.

Por este motivo, não se acata a contribuição.

Contribuição nº 657

Cláusula

7.2. - Desapropriações

Contribuição

7.2.2.3. Caso o montante para desapropriação e desocupação ultrapasse o valor previsto na subcláusula 7.2.2, o eventual acréscimo de até 10% será de responsabilidade exclusiva da CONCESSIONÁRIA e não será objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

7.2.2.3.1. Caso o eventual acréscimo ultrapasse 10%, o valor excedente será compartilhado na proporção de 50% (cinquenta por cento) para a CONCESSIONÁRIA e de 50% (cinquenta por cento) para o PODER CONCEDENTE.

21.2.10. os valores, na fração de 50%, resultantes da redução ou do incremento dos valores dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes das desapropriações, instituição de servidões administrativas, imposição de limitações administrativas ou ocupação provisória de bens imóveis, na forma da subcláusula 7.2.2.2.1 e 7.2.2.3.1. Para maior previsibilidade e clareza por parte dos proponentes no exercício de precificação das obrigações relativas à desapropriação de áreas, instituição de servidões administrativas, imposição de limitações administrativas ou ocupação provisória de bens imóveis, sugere-se que seja criado novo Anexo contratual que elenque exaustivamente quais as áreas a serem desapropriadas pela Concessionária.

Caso haja uma lista clara e específica das áreas a serem desapropriadas, em relatório anexo ao Contrato, sugere-se que o risco da liberação dessas áreas seja alocado à Concessionária, de acordo com os valores já previstos no Contrato. No entanto, caso não seja adotada essa sugestão, sem que seja disponibilizado relatório das áreas a serem desapropriadas é necessário que o risco seja alocado integralmente ao Poder Concedente independentemente da forma que será efetivada a liberação da área, seja através de DUP, acordo extrajudicial ou outros meios a serem adotados.

Inclusive, mesmo no caso em que haja o relatório anexo ao Contrato, o Poder Concedente deve considerar todas as formas de desocupação e desapropriação.

Seja qual for o caminho adotado, o que não é possível é a manutenção do compartilhamento desse risco, que gera não só um prejuízo ao Estado como insegurança jurídica à Concessionária.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O tratamento contemplado para os riscos de desapropriação observa as práticas já consolidadas nas concessões do setor. Em regra, a alocação de parte dos riscos com as desapropriações ao parceiro privado se justifica pelo fato de a concessionária ser incumbida de exercer os atos materiais relacionados a esta atividade, estando, portanto, em melhor posição para administrar os riscos que advêm de sua execução.

O estabelecimento de bandas de compartilhamento entre as partes, porém, tem o intuito de estabelecer limites a esta alocação de riscos, sobretudo, para se garantir que as desapropriações não se tornem fatores de inviabilização dos projetos.

Este modelo pode ser verificado em experiências recentes de concessões rodoviárias federais, como por exemplo, a recente concessão da Nova Dutra (cláusula 6.2.2), publicada pela ANTT em agosto de 2021.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

No caso do Estado do Rio Grande do Sul, a disciplina das bandas de compartilhamento do risco associado às desapropriações foi criada a partir de diálogos com os órgãos de controle do Estado por ocasião da concessão da RSC 287.

Por este motivo, a sugestão não será acatada.

2.3. FAIXA DE DOMÍNIO

Contribuição nº 606

Cláusula

7.2.5. - Desapropriações

Contribuição

Solicita-se disponibilizar os decretos municipais e estadual de faixa de domínio (DAER) nos trechos objeto da concessão.

Solicita-se ainda, revisão da redação do item 7.2.5 conforme sugestão.

Sugestão: A promoção e conclusão dos processos judiciais de desapropriação, instituição de servidão administrativa, imposição de limitação administrativa e ocupação provisória de bens imóveis cabe exclusivamente à CONCESSIONÁRIA, a partir dos decretos de delimitação de faixa de domínio que serão disponibilizados pelo PODER CONCEDENTE e competindo a sua fiscalização por esse.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

As informações sobre faixa de domínio podem ser obtidas no arquivo em excel disponibilizado no endereço eletrônico:
<https://www.daer.rs.gov.br/upload/arquivos/201911/13155246-rel-sre-102019.xls>

Entende-se que a adoção das medidas necessárias à identificação da faixa de domínio das rodovias integrantes do Projeto compete à futura Concessionária, sem prejuízo de que, para tanto, seja solicitada a cooperação do Poder Concedente.

Por este motivo, a sugestão não será acatada.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição nº 658

Cláusula

7.3. - Faixa de domínio

Contribuição

7.3.1. A CONCESSIONÁRIA é responsável por manter a integridade da faixa de domínio do SISTEMA RODOVIÁRIO por todo o período da CONCESSÃO, inclusive adotando as providências necessárias à sua desocupação se e quando invadida por terceiros, inclusive quando estas invasões sejam anteriores à assinatura do CONTRATO.

7.3.4. A CONCESSIONÁRIA deverá arcar com todos os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução do plano de gestão social, sem que lhe caiba qualquer indenização ou recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em razão de tais dispêndios.

A cláusula 7.3.1 prevê que a Concessionária assumirá a responsabilidade pela Faixa de Domínio por todo o período da concessão, inclusive sobre invasões que por ventura tenham acontecidos anteriormente ao Contrato. Imputar à Concessionária a obrigação de custear desocupações de áreas de faixa de domínio invadidas anteriormente à data de assinatura do Contrato constitui medida contraproducente para o projeto, excessivamente onerosa para a Concessionária e de difícil precificação para fins de formulação de propostas, sendo que é natural dos contratos de concessão ter um aumento de invasão a partir da notícia da concessão, uma vez que o local será de interesse do particular que proverá de recursos, com celeridade, para cumprir com suas obrigações contratuais.

Nesse sentido, 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.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A Concessionária é a parte mais indicada para resguardar a faixa de domínio do Sistema Rodoviário e promover a regularização de invasões porventura existentes, sejam elas anteriores ou posteriores à Concessão, uma vez que assume a gestão deste Sistema.

Por este motivo, a sugestão não será acatada.

2.4. VERIFICADOR INDEPENDENTE

Contribuição nº 522





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Cláusula

15.4. - Verificador Independente

Contribuição

A contratação de Verificador Independente em concessões rodoviárias foi recentemente analisada pelo TCU (chamado de Relator Independente), conforme Acórdãos 4036/2020 – Rel. Min. Vital do Rêgo, sobre a concessão da BR-153-080-414/TO-GO, e 4037/2020 – Rel. Min. Benjamin Zymler, sobre a concessão da BR-163 - MT/PA e 230 - PA. Nas decisões TCU propôs "determinar à ANTT que suprima da minuta de contrato as referências ao relator independente", pois a contratação do Verificador seria feita pela concessionária. Sendo assim, a ANTT suprimiu a previsão de Verificador Independente da minuta de contrato. Ainda sobre o tema, a fiscalização na concessão da BR-163 será feita pela ANTT, sem a interferência do Poder Concedente. Diante destas decisões e da fiscalização pela Agência Reguladora adotada no Contrato da BR-163, não seria adequado manter a fiscalização dos índices de desempenho ao encargo da AGERGS, órgão com competências para fiscalizar, além de ser independente em relação aos contratantes?

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A AGERGS é responsável pela fiscalização dos indicadores de desempenho da concessão. Para exercer esta função, a agência poderá contratar, a seu critério, um verificador independente, conforme autorizado pelo art. 67, da Lei Federal nº 8.666/1993 e pelo art. 117 da Lei Federal nº 14.133/2021.

Os julgados do TCU, cumpre salientar, não vedam a adoção do verificador independente. Apenas ponderam que sua contratação direta pela concessionária pode vulnerar a sua imparcialidade – o que, no modelo adotado pelo Contrato, não ocorre, por sua contratação ser responsabilidade alocada à AGERGS, conforme as obrigações que lhes são próprias.

A contribuição, portanto, não será acatada.

Contribuição nº 659

Cláusula

8.8. – Verificador Independente

Contribuição





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

1.2.lxxxiii. VERIFICADOR INDEPENDENTE: avaliador independente que poderá ser contratado e remunerado pela AGERGS ou pelo PODER CONCEDENTE, com a finalidade de aferir o cumprimento do CONTRATO, conforme o disposto na cláusula 15.3.

8.8. O PODER CONCEDENTE poderá contar, na forma da subcláusula 15.4, com o apoio de um VERIFICADOR INDEPENDENTE para desempenhar o acompanhamento e a fiscalização da execução das obras da CONCESSÃO, assim como para realizar a aferição de sua conclusão conforme os parâmetros exigidos em CONTRATO.

15.3 Especificamente para as atividades de aferição dos FATORES E, A, C e D, dos PARÂMETROS DE DESEMPENHO da CONCESSÃO e para a realização das demais atividades que lhe sejam alocadas pelo CONTRATO, a AGERGS poderá contratar um VERIFICADOR INDEPENDENTE.

Como forma de atender às melhores práticas de regulação de contratos de concessão, entende-se que o Verificador Independente não pode ser opcional, devendo ser parte do processo de fiscalização da Concessão obrigatoriamente com a dupla função de acompanhar e fiscalizar a execução das obras da Concessão e de aferição dos parâmetros de desempenhos, nos termos já delimitados no Contrato.

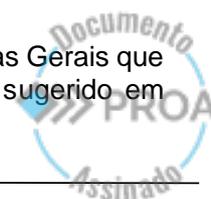
Assim, sugere-se a alteração de todas as cláusulas contratuais que preveem a interferência de Verificador Independente somente como opção do Poder Concedente e da AGERGS, de modo a tornar a sua atuação obrigatória.

Essa atuação além de obrigatória deve ser melhor clarificada contratualmente, considerando exatamente os termos em que serão analisados os indicadores de desempenho e aferição dos fatores aplicáveis na Tarifa.

Concomitantemente, considerando a obrigatoriedade de se ter um Verificador Independente, entende-se que esse não pode estar vinculado à disponibilidade de orçamento público, que pode variar ano a ano, devendo seu pagamento ser realizado pela Concessionária. Inclusive, 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.

Nesse mesmo sentido, entende-se que a atuação e decisão do Verificador Independente, na função de terceiro alheio à vontade das partes, deve ser vinculante tanto à Concessionária quanto ao Poder Concedente e AGERGS. 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.

Inclusive, a Consulta Pública dos Lote 2 das Concessões Rodoviárias de Minas Gerais que ocorrem simultaneamente a esta Consulta, consideram justamente o aqui sugerido em relação à obrigatoriedade de Verificador Independente.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A sugestão não nos parece pertinente. A contratação **obrigatória** de Verificador Independente pela concessionária tem sido questionada pelo Tribunal de Contas da União (Acórdão nº 4036/2020).

Muito embora tal entendimento não proíba a adoção dessa figura em concessões rodoviárias, conforme já afirmado em resposta à Contribuição nº 552, entende-se que a manutenção da contratação facultativa do Verificador Independente pela AGERGS é a medida mais adequada para mitigar os riscos de questionamentos à estrutura contratual de acompanhamento e fiscalização da Concessão.

Por esta razão, a sugestão não será acatada.

2.5. ESTOQUE DE MELHORIAS

Contribuição nº 660

Cláusula

8.4. – Estoque de melhorias

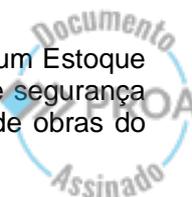
Contribuição

8.4.1. A inclusão de obras da frente de ampliação de capacidade e melhorias será feita com base no ESTOQUE DE MELHORIAS, conforme previsto no PER e no ANEXO 5.

8.4.1.1. A execução das obras do ESTOQUE DE MELHORIAS ocorrerá mediante solicitação do PODER CONCEDENTE, que poderá ser realizada a qualquer momento durante a vigência do CONTRATO.

Ainda que se entenda a extrema importância do estoque de melhorias para garantir à Concessionária mínima previsibilidade de quais obras poderão ser incluídas no Contrato de Concessão que não são investimentos obrigatórios de início, o modelo adotado ainda traz muita imprevisibilidade e insegurança jurídica acerca do momento de inclusão de novas obras do estoque de melhorias e do objeto a ser incluído mediante solicitação do Poder Concedente.

Dessa forma, para garantir justamente os motivos que levam à existência de um Estoque de Melhorias em um contrato de concessão, qual seja: maior previsibilidade e segurança jurídica para a Concessionária, sugere-se que a solicitação de implantação de obras do estoque de melhorias deverá ser realizada em sede de Revisão Quinquenal.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O Estoque de Melhorias tem a finalidade de permitir a inclusão de obras e melhorias previsíveis ao longo do prazo de concessão, de forma imediata e sem a necessidade de abertura de um procedimento prévio de reequilíbrio econômico-financeiro, viabilizando-se a recomposição contratual na revisão ordinária subsequente a conclusão da obra.

Portanto, prever que a solicitação de implantação de obras do Estoque de Melhorias seja realizada em sede de Revisão Quinquenal vai em sentido contrário à sua finalidade e, mais do que isso, à forma pela qual este tem sido disciplinado no setor de rodovias.

A sugestão não será acatada.

Contribuição nº 661

Cláusula

8.4. – Estoque de melhorias

Contribuição

Contrato- 8.4.1.2. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente da execução de obras do ESTOQUE DE MELHORIAS dar-se-á por meio da aplicação do Fator E, na forma prevista no Anexo 5 deste CONTRATO.

(i) O Fator E será aplicado à tarifa somente na revisão ordinária subsequente à conclusão da obra de melhoria solicitada.

O art. 37, XXI da Constituição Federal prevê que devem ser mantidas as condições efetivas da proposta durante todo o prazo de contrato administrativo, que reverbera em contratos de concessão na forma de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Ademais, é vedado o enriquecimento sem causa da Administração. Sob tais regras rígidas de nosso regime jurídico, importante reconhecer que, se por alguma razão de característica própria da obra objeto do Estoque de Melhoria, o desequilíbrio revelar-se mais severo do que em comparação com a presunção materializada pela aplicação do Fator E, entende-se que deve ser atendido ao reequilíbrio em prol do correto reconhecimento do direito ao reequilíbrio adequado do particular. Assim, pode ser aplicada a regra do fluxo de caixa marginal ou outro que atenda a realidade do desequilíbrio, apta a manter as condições efetivas da proposta. Qualquer ato diferente desse, como a utilização única e exclusiva de Fator E pela mera previsão contratual, gerará um enriquecimento de causa à Poder Público, absolutamente injustificada.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Sugere-se que seja inserido novo subitem na cláusula 8.4.1.2 que preveja o uso de outra metodologia de cálculo de desequilíbrio para além do Fator E, como a utilização de FCM, a depender das condições de custos apuradas.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A metodologia de aplicação dos fatores de acréscimo desconto de reequilíbrio indexam o estado de equilíbrio considerado para o contrato de concessão. Quando aplicados, portanto, recompõem o contrato dentro das condições de equilíbrio previamente determinados e aceitas pelas partes contratuais, assegurando a sua preservação ao longo de toda a contratação.

A sugestão não será acatada.

2.6. TARIFAS DE PEDÁGIO E REVISÕES TARIFÁRIAS

Contribuição nº 445

Contribuição

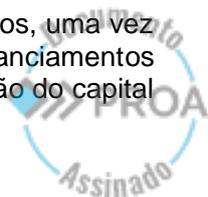
Pergunta 17: Precisa ficar claro, evidente e obrigatório que toda a arrecadação será revertida em obras e serviços para melhoria das estradas ou redução do valor da tarifa dos pedágios.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

No PER estão previstos todos os investimentos que a concessionária deverá realizar ao longo do período da concessão bem como os parâmetros de qualidade a serem observados. Em caso de inobservância de algum item previsto no PER, a concessionária estará sujeita à redução da tarifa, e conseqüentemente, de sua receita, mediante aplicação do Fator D, conforme previsto no Contrato.

Não há a possibilidade de toda a arrecadação ser revertida em obras e serviços, uma vez que parte da receita terá como destino o pagamento de impostos e dos financiamentos contraídos para a execução dos investimentos e o restante para a remuneração do capital investido.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição nº 557

Cláusula

18.6. – Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio

Contribuição

PER-Apêndice F: O apêndice F do PER determina a localização das praças de pedágio existentes, porém não determina o prazo para realocação da praça de Portão. Solicita-se a inclusão de cláusula específica no contrato definindo os prazos de realocação das praças mencionadas.

Sugestão: A realocação da praça de pedágio de Portão deverá ser concluída em até 18 (dezoito) meses contados da Data da Assunção.

Caso a alteração da referida praça não estiver finalizada no prazo estipulado acima, a receita oriunda da cobrança de pedágio na praça mencionada em sua configuração original será totalmente revertida em prol da modicidade tarifária, via aplicação do Fator C, exceto nos casos em que a Concessionária não houver dado causa a eventual atraso na referida alteração do sistema tarifário.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O tema será disciplinado na Minuta de Contrato de forma a regradar mais detalhadamente a realocação e a desativação das praças existentes.

Contribuição nº 662

Cláusula

18.1. – Início da cobrança da tarifa de pedágio

Contribuição

18.1.2. A conclusão das condicionantes previstas na subcláusula 18.1.1, itens (i) a (vi) de acordo com o estabelecido no PER será atestada, mediante solicitação prévia da CONCESSIONÁRIA, por meio de termo de vistoria emitido pelo PODER CONCEDENTE em até 15 (quinze) dias da data de recebimento da sua solicitação.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

- i. A solicitação a que faz referência a subcláusula 18.1.2 deverá ser encaminhada ao PODER CONCEDENTE e à AGERGS.
- ii. Após a emissão do termo de vistoria pelo PODER CONCEDENTE, este notificará a AGERGS que deverá autorizar o início da cobrança no prazo de até 10 (dez) dias do recebimento da notificação emitida pelo PODER CONCEDENTE. Como previsto em outras cláusulas contratuais, como na aprovação do anteprojeto (Cláusula 6.3.4) e na autorização para adoção da Tarifa de Pedágio reajustada (Cláusula 18.4.7), entende-se que deve ser adotado a aprovação para o início da cobrança de pedágio na hipótese de superado determinado prazo sem manifestação do Concedente, ou seja, caso o Poder Concedente não emita o Termo de vistoria em 14 dias e/ou a AGERGS não se manifeste no prazo de 10 dias estabelecido na cláusula 18.1.2.ii, a Concessionária estará autorizada a iniciar a cobrança de pedágio nas praças de pedágio respectivas.

Sugere-se que esse entendimento seja adotado para todas as cláusulas que exijam manifestação da AGERGS ou do Poder Concedente, sendo que no caso de ausência de manifestação, a Concessionária poderá presumir a manifestação favorável. Esta prática, já adotada no presente Contrato para aprovação de projeto e reajuste tarifário se coaduna com a busca pela segurança jurídica e confiança nos contratos, gerando maior previsibilidade nas relações futuras, mitigando a precificação de potencial risco alocado à omissão ou desídia do Concedente que venha a impactar em tempos e recursos necessários ao equilíbrio esperado da Concessão.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

No caso da autorização do início de cobrança tarifária, o Decreto Estadual nº 53.490/2017 estabelece procedimento específico, que não prevê a possibilidade de início da cobrança em caso de não manifestação tempestiva do Poder Concedente. Por esta razão, a disciplina contratual não prevê a autorização para que o início da cobrança de tarifa se dê automaticamente em caso de manifestação intempestiva da administração pública.

Situação distinta se aplica tanto à aprovação de projetos, em que a legislação do Estado não estabelece procedimento prévio, permitindo que o contrato o discipline integralmente, quanto no caso do reajuste, em que a autorização para a cobrança da tarifa reajustada, em caso de atraso injustificado da AGERGS, decorre diretamente do art. 43 do Decreto Estadual nº 53.490/2017.

Cumprе salientar, porém, que eventual atraso injustificado do Poder Concedente na aprovação das condições iniciais de cobrança da praça de pedágio não poderá sujeitar a concessionária a desequilíbrios contratuais. Caso o atraso dê ensejo a desequilíbrios na equação econômico-financeira do contrato, este é reconhecido como de responsabilidade do Poder Concedente, o que poderá outorgar à Concessionária o direito à recomposição contratual.

Por este motivo, a sugestão não será acatada.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição nº 663

Cláusula

18.1. – Início da cobrança da tarifa de pedágio

Contribuição

18.1.6. Para as praças de pedágio já existentes na data de assinatura do CONTRATO, conforme indicado no Apêndice F do PER, a cobrança da TARIFA DE PEDÁGIO pela CONCESSIONÁRIA se dará a partir da DATA DA ASSUNÇÃO, reajustada nos termos da subcláusula 18.4.1 deste CONTRATO, desde que observado o seguinte:

Sugere-se que o Contrato esclareça que as praças existentes que serão realocadas estão abarcadas pela previsão da cláusula 18.4.1 que permite o início da cobrança na data de assinatura do Contrato. Ainda, deve estar esclarecido que será possível continuar com essas praças ativas e com a cobrança de pedágio até que seja finalizada a realocação da praça, momento em que será transferida a cobrança para a nova praça de pedágio.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O Contrato será alterado para disciplinar em maiores detalhes a transição da cobrança de tarifa entre as praças de pedágio já existentes e as novas praças de pedágio realocadas.

Contribuição nº 664

Cláusula

18.1. – Início da cobrança da tarifa de pedágio

Contribuição

18.1.1. Ressalvada as praças de pedágio que já existentes na data de assinatura do CONTRATO, conforme indicado no Apêndice F do PER, que observarão o disposto na subcláusula 18.1.6, a cobrança da TARIFA DE PEDÁGIO somente poderá ter início após, cumulativamente:

i. a conclusão dos TRABALHOS INICIAIS constantes do PER;





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

- ii. a implantação das praças de pedágio;
- iii. a entrega do Programa de Redução de Acidentes;
- iv. a entrega do Cadastro do Passivo Ambiental nos termos estabelecidos no PER; e
- v. a comprovação da integralização do valor e do capital social previsto na subcláusula 24.3;
- vi. a instalação, na praça de pedágio, dos equipamentos e sistemas necessários ao funcionamento do DESCONTO DE USUÁRIO FREQUENTE.

Sugere-se que o Contrato esclareça que as condições para início de cobrança de pedágio previstas na cláusula 18.1.1 deverão ser observadas individualmente na instalação de cada praça de pedágio. De modo que, após a instalação de uma praça de pedágio, desde que cumpridos os requisitos aplicáveis, a concessionária poderá dar início a cobrança referente àquela praça, independentemente de terem sido instaladas as demais praças. Trata-se de medida que pode prestigiar o caixa e capacidade de investimento da concessionária, gerando competição e resultado mais relevante aos usuários.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A sugestão não será acatada, pois as obrigações descritas na cláusula 18.1.1. não são específicas aos trechos de cada praça de pedágio. Pelo contrário, tratam-se de obrigações gerais e relativas à concessão como um todo e que deverão ser cumpridas pela concessionária para o início da cobrança do pedágio.

Contribuição nº 665

Cláusula

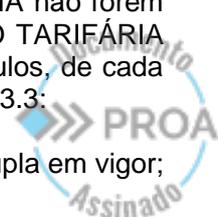
18.3. Reclassificação tarifária

Contribuição

18.3.1. A AGERGS autorizará a RECLASSIFICAÇÃO TARIFÁRIA após o aceite e a abertura ao tráfego, pelo PODER CONCEDENTE, das obras de duplicação de determinado TRECHO HOMOGÊNEO realizadas pela CONCESSIONÁRIA.

18.3.5. Enquanto as obras de duplicação realizadas pela CONCESSIONÁRIA não forem concluídas e aceitas pelo PODER CONCEDENTE e a RECLASSIFICAÇÃO TARIFÁRIA autorizada pela AGERGS, a TARIFA DE PEDÁGIO da Categoria 1 de Veículos, de cada praça de pedágio, será apurada, considerando na fórmula da subcláusula 18.3.3:

18.3.5.1. As TARIFAS BÁSICAS DE PEDÁGIO de pista simples e de pista dupla em vigor;
e





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

18.3.5.2. As extensões dos TRECHOS HOMOGÊNEOS de pista simples e de pista dupla definidos conforme existentes na DATA DA ASSUNÇÃO.

Considerando que a cláusula 18.3.1 já prevê como requisito para Reclassificação Tarifária a abertura do tráfego, entende-se que não é necessário o aceite extra para que essa ocorra, sendo que a própria liberação de tráfego já tem a função de aceitar a Reclassificação Tarifária. Assim, sugere-se a exclusão do termo " aceite " da cláusula 18.3.1.

Ainda, sugere-se que a cláusula 18.3.5 do Contrato seja mais específica ao garantir que a reclassificação tarifária poderá ocorrer em fases, de modo que caso seja concluída as obras de duplicação relacionadas ao trecho concernente a uma praça de pedágio, nessa praça poderá ser cobrada a tarifa reclassificada, independentemente da não conclusão das obras de duplicação em toda a extensão rodoviária.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A disciplina contratual reflete a repartição de competências entre Poder Concedente e AGERGS prevista pelo Decreto Estadual nº 53.490, de 28 de março de 2017.

O artigo 63 do referido Decreto determina que a fiscalização do cumprimento das especificações técnicas de execução das obras e a aprovação das escolhas técnicas apresentadas pela concessionária devem ser realizadas pelo Poder Concedente. Por sua vez, o artigo 75, inciso VI, dispõe que a expedição de ato fixando os valores das tarifas é competência da AGERGS.

Dessa forma, a participação de ambas as entidades é necessária para a autorização da Reclassificação Tarifária, sendo o Poder Concedente competente para atestar a entrega das obras de duplicação e a AGERGS para efetivamente autorizar a cobrança do novo valor tarifário.

Quanto à autorização da reclassificação tarifária em fases, entende-se pertinente manter a redação da subcláusula 18.3.1, pois o mecanismo tem a finalidade de incentivar a conclusão de obras de duplicação nos trechos homogêneos do sistema rodoviário.

Por este motivo, a sugestão não será acatada.

Contribuição nº 666

Cláusula

18.4. – Reajustes da tarifa de pedágio





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição

18.4.1. A TARIFA DE PEDÁGIO terá o seu primeiro reajuste contratual na data de início da cobrança do pedágio nas praças de pedágio já existentes na data de assinatura do CONTRATO, conforme indicado no Apêndice F do PER.

18.4.1.1. Neste primeiro reajuste, a fórmula de que trata a subcláusula 18.4.3 será aplicada sem o cômputo do Índice de Qualidade e Desempenho, dos fatores de DESCONTO e ACRÉSCIMO DE REEQUILÍBRIO, do Fator C e do FLUXO DE CAIXA MARGINAL.

Assim como não será aplicável o cômputo dos índices de qualidade e desempenho para o primeiro reajuste a partir da cobrança das praças de pedágio já existentes, entende-se que a mesma lógica contratual deve ser aplicado ao reajuste realizado posteriormente ao início da cobrança de pedágio nas demais praças.

Esse período inicial da concessão, que prevê altos investimentos nas rodovias, não deve ser considerado para aferição de índices de desempenho até que seja iniciada a cobrança de tarifas, tendo em vista que a Concessionária ainda não terá conseguido implantar em plenitude os serviços rodoviários nos termos contratuais.

Isso por que também será necessário um período de adaptação para que a Concessionária tome conhecimento das reais condições da rodovia, para que a Concessionária possa assumir o Sistema Rodoviário com segurança e tenha tempo suficiente para se organizar a fim de adotar as medidas necessárias para a correção de passivos e de indicadores deficientes.

Dessa forma, sugere-se que o Contrato preveja que os índices de desempenho não poderão ser aplicados até 12 (doze) meses após o início da cobrança da totalidade dos pedágios.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O índice de Qualidade e Desempenho incide sobre 10% do valor da Tarifa de Pedágio, conforme pode ser conferido pela Cláusula 18.4.3 do Contrato. Esta limitação busca assegurar que o impacto sobre a tarifa não seja demasiado ou desproporcional.

Além de assegurar um incentivo ponderado e adequado à garantia da sustentabilidade econômico-financeira do contrato, os indicadores de qualidade e desempenho exercem a importante função de incentivar a boa prestação de serviços, favorecendo os usuários da rodovia.

Por esta razão, entende-se que a aplicação do IQD se mostra justificável, tendo em visto o interesse no alcance de parâmetros satisfatórios de execução da Concessão ao longo de toda a sua vigência.

Por este motivo, a sugestão não será acatada.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição nº 667

Cláusula

18.4. – Reajustes da tarifa de pedágio

Contribuição

xxxvii. FATOR D: redutor da TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO, utilizado como mecanismo de aplicação do DESCONTO DE REEQUILÍBRIO relativo ao não atendimento aos PARÂMETROS DE DESEMPENHO, ao atraso e a inexecução das obras e serviços das obras de ampliação de capacidade e de manutenção do nível de serviço conforme previsto no ANEXO 5.

18.4.3. A TARIFA DE PEDÁGIO será reajustada anualmente, devendo ser calculada, para a Categoria 1 de veículos, pela seguinte fórmula:

$$TP = [PFT + (TBPPS \times THPS) + (TBPPD \times THPD)] \times (0,90 + 0,10 \times IQDt - D + A + E) \times IRT + (FCM \times IRT) + C$$

22.5.2. A AGERGS considerará ainda, o atraso e a inexecução das obras e serviços das obrigações de recuperação e manutenção e das obrigações de ampliação de capacidade e manutenção de nível de serviço, bem como a antecipação da entrega das obras de ampliação de capacidade, que ensejarão DESCONTO ou ACRÉSCIMO DE REEQUILÍBRIO, observadas as regras previstas no ANEXO 5.

Considerando que atrasos e inexecuções de obras e serviços podem ocorrer não só por culpa exclusiva da Concessionária, como também por fatores completamente alheios à sua vontade, como, por exemplo, a mora na aprovação das obras pela ausência de faturamento, por atraso em manifestação do Poder Concedente liberando a obra ou autorizando os projetos, entre outros.

Dessa forma, sugere-se que nos casos em que a Concessionária não tiver culpa ou atuado no atraso ou inexecução das obras, não seja aplicado o Desconto de Reequilíbrio, por meio do Fator D, no reajuste tarifário.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Os descontos de reequilíbrio não configuram penalização da Concessionária e, portanto, prescindem de discussões acerca da culpa pelo atraso ou inexecução das obras conforme exigidos pelo PER. Estes descontos são revestidos, em sua aplicação, pela noção de neutralidade e servem tão somente ao restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

da tarifa em face da não execução do contrato conforme as condições técnicas e cronograma previamente estabelecido pela contratação.

Por esta razão, não se entende pertinente adotar a sugestão.

Contribuição nº 668

Cláusula

18.6. – Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio

Contribuição

18.6. Revisão ordinária é a revisão anual realizada pela AGERGS, por ocasião do reajuste tarifário, com o objetivo de incluir os efeitos do ÍNDICE DE QUALIDADE E DESEMPENHO, do FATOR D, do FATOR A, do FATOR C, do FATOR E, das adequações previstas nas cláusulas referentes ao FLUXO DE CAIXA MARGINAL e das compensações do DESCONTO DE USUÁRIO FREQUENTE.. : Reequilíbrio Econômico-Financeiro - Revisão Ordinária

18.6. Revisão ordinária é a revisão anual realizada pela AGERGS, por ocasião do reajuste tarifário, com o objetivo de incluir os efeitos do ÍNDICE DE QUALIDADE E DESEMPENHO, do FATOR D, do FATOR A, do FATOR C, do FATOR E, das adequações previstas nas cláusulas referentes ao FLUXO DE CAIXA MARGINAL e das compensações do DESCONTO DE USUÁRIO FREQUENTE.

Sugere-se a fixação de um prazo para o processamento e conclusão do procedimento de Revisão Ordinária. A previsão de prazo para a conclusão do procedimento de Revisão Ordinária visa a conferir segurança às Partes de que a aplicação do Fator C, do Fator D, do Fator A e do Fator E, das adequações previstas no Fluxo de Caixa Marginal e da compensação do Desconto de Usuário Frequente será realizada de maneira célere, em prol da adequada gestão contratual. Assim, recomendamos que seja incluído prazo máximo de 30 (trinta) dias para conclusão das apurações necessárias para finalização do procedimento de Revisão Ordinária, oportunidade em que será conferida oportunidade de manifestação para a Concessionária.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A contribuição nos parece pertinente e o prazo para a conclusão da revisão ordinária será disciplinado na versão final do contrato





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição nº 669

Cláusula

18.8. – Revisão Extraordinária

Contribuição

18.8.2. A análise dos pleitos de reequilíbrio econômico-financeira será realizada durante a REVISÃO QUINQUENAL, exceto nas seguintes hipóteses: Revisão Extraordinária, como se extrai do próprio nome, provém de uma situação excepcional de ruptura com as expectativas. De modo que o reequilíbrio econômico-financeiro decorrente dessas deve ser concomitante com a ocorrência do evento de desequilíbrio, como é previsto no art. 9, §4º, da Lei Federal nº 8.987/95. Dessa forma, a espera em 5 anos para efetivar o reequilíbrio e analisar os pleitos de revisão extraordinária não é condizente com a realidade financeira da Concessionária.

Assim, sugere-se alteração da cláusula de modo a garantir a concomitante efetivação do reequilíbrio para além das exceções previstas na cláusula 18.8.2.1 e seguintes, que são: Risco de descumprimento de obrigações que ensejem vencimento antecipado ou aceleração do vencimento dos financiamentos contratados; ii) desequilíbrio de um único evento for maior que 5% da receita BRUTA do último exercício; iii) Atraso na abertura das praças de pedágio por culpa do Poder Concedente; iv) Inclusão de obras fora da revisão quinquenal; v) quando a AGERGS entender que aguardar a revisão quinquenal pode ser mais oneroso ao Poder Concedente.

Para tanto, entende-se que o Contrato deve prever que o rol disposto na cláusula 18.8.2.1 e seguintes não é exaustivo, mas sim exemplificativo.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A previsão tem a finalidade de permitir maior organização na apreciação destes pleitos, evitando que a execução contratual seja afetada por seguidos pleitos de recomposição contratual e que excedam a capacidade institucional dos entes responsáveis por sua análise.

Cumprе salientar, adicionalmente, que o mecanismo não veda a realização dos pleitos de revisão a qualquer tempo e tampouco transfere para a concessionária os efeitos financeiros decorrentes da postergação de sua avaliação. Isto porque estes pleitos, quando apreciados, considerarão o impacto financeiro e econômico suportado pela concessionária em razão do período entre os eventos e a sua efetiva apreciação.

Adicionalmente, pondera-se que nas hipóteses em que o aguardo das revisões quinquenais possa produzir danos excessivos à concessionária, ao projeto ou ao interesse público, o



Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

contrato admite que se realize a sua avaliação em sede de revisão extraordinária, que se realiza a qualquer tempo.

Por fim, previsão similar à proposta na versão da minuta de contrato disponibilizada na consulta pública tem sido adotada nos contratos mais recentes do setor de rodovias, como por exemplo, a BR 153 e a Nova Dutra – ambas analisadas e aprovadas pelo Tribunal de Contas da União, bem como nas concessões da ARTESP, como a de PIPA e as rodovias do litoral de São Paulo.

Por estas razões, não se entende pertinente adotar a sugestão.

2.7. RECEITAS EXTRAORDINÁRIAS

Contribuição nº 552

Cláusula

19.2 - item iii – Receitas Extraordinárias

Contribuição

Entendemos que, por força da aplicação do artigo 12 da Lei 13.116/2015, não é possível a cobrança de direito de passagem na faixa de domínio. Portanto, sugere-se revisar o item (iii) da subcláusula 19.2 da minuta de contrato.

Sugestão: iii. Cobrança pelo uso da faixa de domínio, respeitada a lei 13.116/2015.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A atual redação da minuta de Contrato já contempla a questão veiculada na presente contribuição visto que a observância da legislação aplicável em vigor, atual ou futura, constitui pressuposto à cobrança de direito de passagem na faixa de domínio das rodovias integrantes da Concessão de uso da faixa de domínio, bem como a exploração das demais receitas extraordinárias.

Por esta razão, não se entende pertinente adotar a sugestão.

Contribuição nº 553





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Cláusula

19.5. – Receitas Extraordinárias

Contribuição

Com vistas a incentivar a exploração de receitas extraordinárias, sugere-se que a vigência dos respectivos contratos não esteja limitada ao término do Contrato de Concessão, conforme procedimento adotado pela ARTESP. Portanto sugere-se a adequação da cláusula 19.5 e extinção das cláusulas 19.5.1 e 19.5.2.

Sugestão: O contrato de RECEITA EXTRAORDINÁRIA será celebrado admitindo que a exploração de tais projetos ou empreendimentos possa ocorrer por prazo superior à vigência do CONTRATO DE CONCESSÃO, atendendo ao disposto no artigo 34 da lei 13.448.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A regulamentação do tema pelo Contrato de Concessão observa a Resolução Normativa AGERGS nº 060/2020, cujo artigo 2º, §2º, determina que os contratos de receita extraordinária terão vigência limitada ao término do contrato de concessão.

Por este motivo, não se entende possível acatar a sugestão.

2.8. PENALIDADES

Contribuição nº 445

Contribuição

Pergunta 19: Atribuir multas e penalidades no caso de atraso no cumprimento das obrigações contratuais e no descumprimento das disposições do contrato e/ou Edital, especialmente no tocante aos investimentos não prevista na cláusula da rescisão antecipada.

Resposta

Agradecemos a contribuição.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

A Cláusula 20ª da Minuta de Contrato prevê estes mecanismos

Por este motivo, a contribuição não será acatada.

Contribuição nº 566

Cláusula

20 - Penalidades

Contribuição

Sugerimos que o Contrato de Concessão defina claramente se o papel de fiscalizador da Concessão será exercido pelo Poder Concedente ou pela AGERGS. A coexistência de dois entes sancionadores pode trazer insegurança ao concessionário.

Sugestão: A AGERGS será responsável por instaurar processo administrativo para aplicação de multa moratória a cada período de 30 (trinta) dias corridos de atraso decorrentes de um mesmo evento de inexecução contratual, ainda que a inexecução persista.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A competência da AGERGS e do Poder Concedente para a aplicação de penalidades à Concessionária decorre diretamente da legislação regente das concessões rodoviárias no Estado do Rio Grande do Sul, conforme artigo 12 do Decreto Estadual nº 53.490, de 28 de março de 2017. A redação contratual reflete esta determinação regulatória, e será aprimorada para esclarecer os campos de atuação específicos dos entes públicos acima referidos. Quanto à cláusula sugerida, a Minuta de Contrato já contempla a regra em sua subcláusula 20.6 e, portanto, não se entende pertinente adotar a contribuição sugerida.

Contribuição nº 679

Cláusula

20. Penalidades





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição

Penalidades - Regras Gerais: As regras estabelecidas de penalidades são demasiadamente genéricas e as penas severas. Entende-se que as sanções na concessão devem visar a constante melhoria da prestação dos serviços, de modo que sua aplicação arbitrária (por não haver regras minuciosas) ou intensas, poderá contribuir com a degradação da concessão piora na prestação dos serviços, em prejuízo aos usuários. As hipóteses de sanção devem ser previstas, claras e o rito de punição bem definido, além de que as penas devem ser razoáveis e condizentes ao fim que se presta, possibilitando, por exemplo, que meros descumprimentos sejam passíveis de cura sem sanção e que não sejam enquadrados nas mesmas categorias que constam as inexecuções totais do Contrato, como está posto na cláusula 20.6.

Nesse mesmo sentido, a previsão e valores próprios previstos ao aumento diário do valor das multas aplicáveis não se mostra condizente com a realidade das Concessões e todas as dificuldades que costumam ser enfrentadas pelas Concessionárias no dia-a-dia de execução de obras e serviços.

Assim, sugere-se que não seja 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.

Inclusive, essa lógica é a mesma adotada para garantir a proporcionalidade das penas, conforme disposto na cláusula 20.7 do Contrato.

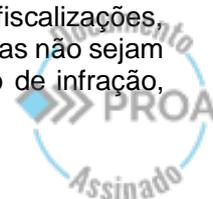
Resposta

Agradecemos a contribuição.

O valor das multas consideradas no contrato observa metodologia já consolidada no setor de concessões rodoviárias e voltada à garantia da proporcionalidade em sua aplicação.

A minuta de contrato, no entanto, será aprimorada para dispor de sanções mais específicas, atreladas a infrações objetivamente definidas em relação ao PER e às demais obrigações previstas no contrato. O procedimento de sua aplicação também será aprimorado para permitir a melhor dosimetria das penalidades.

Quanto à necessidade da previsão de tempo razoável para a correção de infrações antes da aplicação de sanções, pontua-se que a atual disciplina do Contrato já contempla tal sugestão. A Cláusula 15.7 determina o encaminhamento formal de termo de registro de ocorrência à Concessionária para informação das ocorrências apuradas nas fiscalizações, requisitando a regularização das faltas e defeitos verificados. Apenas caso estas não sejam regularizadas há a configuração de infração contratual e a lavratura de auto de infração, conforme prevê a Cláusula 15.8.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição nº 680

Assunto

20. Penalidades

Contribuição

20.4. O PODER CONCEDENTE e a AGERGS poderão instaurar processo administrativo para aplicação de multa moratória a cada período de 30 (trinta) dias corridos de atraso decorrentes de um mesmo evento de inexecução contratual, ainda que a inexecução persista. A Cláusula 20.4 determina que Poder Concedente e AGERGS poderão instaurar processo administrativo para aplicação de multa moratória a cada período de 30 dias corridos de um mesmo evento de inexecução contratual, ainda que a inexecução persista.

Contudo, a instauração de novo procedimento administrativo não pode desconsiderar a regular tramitação do primeiro processo administrativo que, por vezes, poderá ultrapassar o prazo de 30 dias. Eventual sobreposição de feitos, poderá causar insegurança jurídica e falta de razoabilidade na aplicação de penalidades, bem como a ausência de decisões uniformes.

Nesse sentido, sugere-se que o Contrato esclareça que:

- Não poderá ser instaurado novo procedimento administrativo na hipótese de estar em curso prazo para apresentação de Defesa ou recurso administrativo pela Concessionária, bem como se estar aguardando decisão do Poder Concedente/ AGERGS sobre defesa ou recurso administrativo apresentados pela Concessionária.
- A instauração de novo procedimento administrativo ocorrerá somente na hipótese de a Concessionária ser formalmente notificada sobre o processo administrativo e não se manifestar sobre o procedimento ou deixar de adotar qualquer medida necessária para cessar o cometimento das infrações/ descumprimentos contratuais.
- Na hipótese de ser acolhida defesa com relação ao primeiro processo administrativo para afastamento da multa moratória, a decisão beneficiará a Concessionária para os demais processos administrativos instaurados posteriormente relacionados ao mesmo fato, seja no âmbito do poder Concedente, seja no âmbito da AGERGS.
- Na hipótese de instauração de novo procedimento administrativo, a contagem da multa moratória aplicada no procedimento administrativo anterior será interrompida, sob pena de se caracterizar situação de bis in idem, hipótese que a Concessionária seria penalizada duas vezes pelo cometimento da mesma infração.

Resposta





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Agradecemos a contribuição.

A regra questionada tem a finalidade de disciplinar a penalização de infrações de natureza continuada, isto é, que se protraem no tempo, permitindo a cobrança periódica de multa pela instauração de sucessivos processos administrativos. Nestes casos, não há violação à vedação à incidência de penalidades sucessivas, pois, a cada período de inadimplemento, uma nova infração é cometida e suscita a necessidade de procedimento administrativo para a sua apuração.

Por esta razão, a sugestão não será acatada.

Contribuição nº 681

Cláusula

20. Penalidades

Contribuição

20.14.3. Não será objeto de nova penalidade o fato já penalizado por outro órgão de fiscalização da administração estadual. A Cláusula 20.14.3 determina que não será objeto de nova penalidade, fato penalizado por outro órgão de fiscalização.

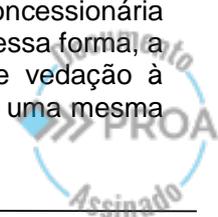
Sugere-se que o Contrato esclareça, para fins da Cláusula 20.14.3 da Minuta do Contrato, a expedição de auto de infração em face da Concessionária, seja pela AGERGS, seja pelo Poder Concedente, impossibilita a instauração de procedimento sancionatório pelo mesmo fato por outro ente público. A mera necessidade de dupla defesa e gestão dos processos representa custo à concessão, sendo certo que, ao final, a penalidade deverá ser imposta apenas por uma entidade pública, evitando bis-in-idem.

MANTIDA O PODER DE FISCALIZAÇÃO DO PODER CONCEDENTE, ELE ENCAMINHA O RELATORIO PARA A AGERGS QUE IRÁ VERIFICAR SE CABE PENALIDADE OU NÃO.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A intenção da Cláusula 20.14.3 se volta justamente à vedação de que a Concessionária seja por mais de uma vez processada e sancionada pela mesma conduta. Dessa forma, a versão final da minuta de contrato será revista para considerar regra de vedação à instauração de auto de infração, por mais de um órgão, para a apuração de uma mesma infração.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição nº 682

Cláusula

20 - Penalidades

Contribuição

Conflito de Competências Regulatórias: Em diversas cláusulas do Contrato é estabelecido que tanto o Poder Concedente quanto a AGERGS poderão atuar frente à fiscalização do Contrato, inclusive no quesito de aplicação de penalidades. Porém, não é definido no Contrato quais são os critérios que determinam os limites ou sobre quais matérias/aspectos/questões cada ente irá atuar. Nos termos atuais há potencial sobreposição de competência entre os entes para fiscalizar e aplicar sanções. Entende-se que esta sobreposição poderá gerar instabilidade e insegurança jurídica à Concessionária, além do risco de penalização em duplicidade.

Entende-se que as atribuições da AGERGS para fiscalizar a Concessionária estão limitadas a fiscalização dos níveis de serviços, nos Parâmetros de Desempenho e no cumprimento de obrigações regulatórias do Contrato. Quaisquer outros aspectos do Contrato estarão sob fiscalização por Parte do Poder Concedente. Dessa forma, sugere-se que as competências da AGERGS 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.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A Minuta de Contrato será revista para especificar, em maior detalhe, as competências a serem exercidas por cada uma das instituições envolvidas na execução da fiscalização da concessão.

2.9. FREE FLOW

Contribuição nº 445

Cláusula

21.3.25. - *Free Flow*





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição

A Federação das Empresas de Logística e de Transporte de Cargas no Rio Grande do Sul - FETRANSUL, entidade de classe inscrita no CNPJ nº 94.596.384/0001-09, vem a presença de V. S^{as.}, apresentar manifestação escrita na audiência pública 01/21 cujo objeto é a apresentação e exposição técnica do Projeto de Concessão de 1.131 km de rodovias.

A Audiência Pública tem o propósito de discutir determinado assunto com a população. Ela promove a participação social no processo decisório. Para isso, a população precisa ter conhecimento de causa; estudar o assunto que será objeto de discussão. O curto espaço de tempo havido entre a disponibilização dos documentos pelo Governo (contratos, informações, edital e anexos), somado à complexidade técnica que envolve o assunto das concessões torna inviável a participação eficaz da população. A audiência pública, da maneira que está sendo proposta, cumpre formalidades, mas não cumpre a finalidade. Isto posto, a FETRANSUL reserva-se o direito de efetuar novos questionamentos, bem como pedidos de esclarecimentos após a presente audiência pública. Registrado o protesto, passa a requerer esclarecimentos, e contribuir com as seguintes sugestões:

Item 1. Conforme o PER, o sistema de cobrança será manual e automático. Foi elaborado estudo técnico do custo/benefício para adotar o sistema de livre passagem - Lei Ordinária 14157/2021 de 02/06/21?

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Preliminarmente, é preciso ponderar que as Audiências Públicas foram realizadas com o intuito de ser um dos mecanismos que permitirão a manifestação da sociedade civil acerca do projeto de concessão do sistema rodoviário dos três blocos. Sua realização se insere em um processo mais amplo de diálogo com a sociedade, que tem se realizado através de reuniões presenciais com as lideranças comunitárias, empresariais e políticas das regiões afetadas pelo projeto.

Neste sentido, os procedimentos de diálogo com a sociedade civil a respeito do projeto não constituem mera formalidade, pelo contrário, são oportunidades efetivas para a discussão das premissas do projeto e para o recebimento de contribuições para o seu aprimoramento.

No que diz respeito ao prazo oportunizado para os interessados analisarem o projeto e participar da audiência, cumpre salientar que este observou períodos compatíveis com o que se tem praticado nas experiências de concessões rodoviárias do país. O quadro abaixo, apresenta um comparativo com as experiências mais recentes da ANTT e da ARTESP.

ANTT		
BR 153		
Publicação dos Documentos	Data das Audiências	Prazo Transcorrido
31/07/2019	29,30 e 31/08/2019	29 a 31 dias
ARTESP		
PIPA		





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Publicação dos Documentos	Data das Audiências	Prazo Transcorrido
16/02/2019	11, 12 e 13/03/2019	23 a 25 dias.
Rio Grande do Sul		
Concessão Rodoviárias dos Blocos 1, 2 e 3		
Publicação dos Documentos	Data das Audiências	Prazo Transcorrido
18/06/2021	13,14 e 15/06/2021	25 a 28 dias

Note-se, portanto, que os prazos adotados no Estado do Rio Grande do Sul para a realização da audiência pública são similares aos correntemente praticados no setor, que costumam ofertar de 20 a 30 dias entre a publicação dos estudos relacionados à concessão e a realização dos debates em audiência pública.

Passa-se, agora, a resposta aos quesitos específicos:

No que diz respeito à realização de estudos de custo-benefício, para a implementação do sistema de pedágio de livre passagem, ainda carece da constituição de um ambiente jurídico-institucional adequado e que confira a segurança necessária para a introdução deste sistema no Projeto.

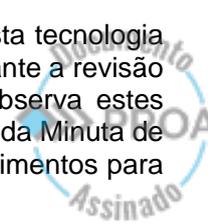
Ainda que a Lei Federal no 14.157/2021 - que cria a obrigatoriedade do *free flow* para as rodovias federais - possa ser considerada um avanço, esta prevê a necessidade de regulamentação de aspectos relevantes para a viabilização do *free flow*, notadamente, a obrigatoriedade do uso dos meios técnicos, para garantir a identificação dos veículos que transitarem por rodovias e vias urbanas com a cobrança de uso pelo sistema de livre passagem.

Enquanto esta tecnologia não é obrigatória aos usuários das rodovias, a implementação desta tecnologia na concessão pode gerar o incremento da impedância e afetar a arrecadação necessária de receitas, para a viabilização dos investimentos previstos.

Adicionalmente, ainda cumpre salientar que há um desafio operacional relacionado ao *free flow*. A frota nacional ainda possui elevados índices de veículos irregulares, isto é, não licenciados junto aos órgãos de trânsito e que, simplesmente, não adimplem as multas que lhe são aplicadas.

Em função desta característica, caso o *free flow* seja implementado sem maiores salvaguardas no Projeto, além de incrementar a evasão de pedágio, daria ensejo a um sistema ineficaz de recuperação das multas e das receitas perdidas junto aos usuários que o inadimplissem. Estas razões, portanto, evidenciam que o ambiente jurídico-institucional ainda não oferece condições para a introdução imediata do *free flow* nos projetos de concessões rodoviárias.

Não por outra razão, as experiências mais recentes do setor têm previsto esta tecnologia como um investimento possível, que poderá ser inserido na concessão mediante a revisão contratual. A atual versão do Projeto do Estado do Rio Grande do Sul observa estes precedentes nacionais e adota uma regulação similar do tema. A versão final da Minuta de Contrato ainda contemplará um Anexo, especificando as condições e procedimentos para a inclusão desta tecnologia na concessão.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição nº 525

Cláusula

21.3.25. - *Free Flow*

Contribuição

Contrato- sem previsão: Não se desconhece que a Lei prevendo o *Free Flow* necessita de regulamentação, todavia, a recente licitação BR-163 já trouxe alocação de risco ao Poder Concedente relacionada ao *Free Flow*. Desta forma, sugere-se a adoção de cláusula com conteúdo semelhante.

Sugestão: Alocação de riscos ao Poder Concedente: Impactos positivos ou negativos decorrentes da implantação de sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade *Free Flow*, ou outro que venha a existir, inclusive o comprovado aumento de receita e de evasão decorrente da implantação desta modalidade.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A questão já se encontra contemplada pelo Contrato, nos termos da Cláusula 21.3.35.

Por este motivo, a sugestão não será acatada.

2.10. ALOCAÇÃO DE RISCOS

Contribuição nº 337

Cláusula

21.2.22. – Alocação de riscos

Contribuição

Modificações na legislação de impostos sobre a renda: No capítulo 21 (Alocação de Riscos) é imputado à concessionária o risco de eventuais modificações na legislação de impostos





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

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.

Na modelagem proposta na consulta pública (data base jan/2020), obviamente, 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 investidor frente ao exercício do EVTEA e por consequência a atratividade do projeto.

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 final para o investidor.

E, no caso de eventual impossibilidade jurídica para a exclusão desta cláusula, que o edital da concessão seja lançado quando a reforma tributária seja aprovada, trazendo maior segurança para os potenciais interessados no projeto.

Sugestão: Exclusão. Alocação do risco para o poder concedente.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

As modificações relativas ao imposto de renda são risco atribuído à concessionária por força do artigo 9º, § 3º da Lei Federal nº 8.987/1995.

Por este motivo, a sugestão não será acatada.

Contribuição nº 445

Cláusula

21 – Alocação de riscos

Contribuição

Pergunta 10: As condições contratuais, como de costume, trazem segurança ao investidor (concessionário). Porém a complexidade da projeção de 30 anos feita pelo BNDES fragiliza o modelo tarifário, não deixando margem a revisões mais abrangentes que impeçam elevações da tarifa em níveis inadequados aos usuários (custo x benefício).

Pergunta 11: Os investimentos projetados são efetivamente expressivos para a malha rodoviária. Mas a possibilidade de avanços ou retrocessos poderia ser contemplada em



Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

contrato dentro das revisões quinquenais. É uma alternativa que poderá mitigar erros nas projeções de receita (VDM) feitas pelo BNDES.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

No que diz respeito à complexidade contratual e do modelo econômico-financeiro projetado em 30 anos e à suposta ausência de mecanismos que impeçam elevações de tarifas em níveis inadequados, é preciso ponderar que o contrato limita as possibilidades de revisão tarifária. Esta somente será alterada, para refletir os efeitos inflacionários (reajuste) e na eventualidade de desequilíbrios econômico-financeiros do contrato, via fatores A ou C ou Fluxo de Caixa Marginal. Afora estas hipóteses, as tarifas não poderão ser majoradas.

No que diz respeito à consideração dos avanços e retrocessos da demanda e de receitas nas revisões quinquenais, cumpre salientar que o risco relacionado às projeções de demanda do projeto é alocado ao concessionário e não poderão suscitar discussões de revisão tarifária. Neste sentido, não é adequado endereçar estes tipos de discussão às revisões quinquenais.

Por estes motivos, a contribuição não será acatada.

Contribuição nº 523

Cláusula

21.2.1. - Alocação de risco da demanda

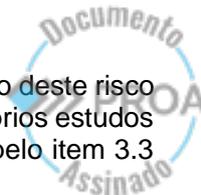
Contribuição

Alocação de risco de demanda integral à concessionária. Não seria possível atribuir bandas de demanda de forma a compartilhar esse risco de forma a atrair viabilidade e atratividade ao projeto? Compartilho interessante e breve análise do professor Rafael Véras sobre o assunto, inclusive com exemplos de contratos que já estão adotando o compartilhamento de risco da demanda: <https://www.conjur.com.br/2019-mai-02/rafael-veras-mito-risco-demanda-concessao-rodovias>.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A Minuta de Contrato aloca o risco de demanda ao parceiro privado. A alocação deste risco ao parceiro privado se justifica por este ser o responsável por realizar seus próprios estudos e projeções em relação à demanda do sistema rodoviário, conforme exigido pelo item 3.3





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

do Edital. Trata-se de modelo de alocação de riscos já consolidado no setor de rodovias e, sobretudo, na experiência do recente do Estado do Rio Grande do Sul.

Por este motivo, não se acata a contribuição.

Contribuição nº 524

Cláusula

21.3.5. - Alterações na legislação e regulamentação

Contribuição

Alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da CONCESSÃO, excetuada a legislação dos impostos sobre a renda: Ampliação do texto da cláusula para incluir a superveniência de jurisprudência (advinda do Poder Judiciário ou da Administração Pública) vinculante.

Sugestão: Alterações na legislação e regulamentação ou a superveniência de jurisprudência vinculante, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da Concessão, excetuada a legislação dos impostos sobre a renda.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A sugestão permite um tratamento mais adequado ao risco tributário do projeto e, por este motivo, a Minuta de Contrato será alterada para contemplar tratamento mais amplo para a alocação do risco de alterações tributárias, inclusive aquelas decorrentes de decisões vinculantes transitadas em julgado.

Contribuição nº 554

Cláusula

21.3.12. – Alocação de riscos

Contribuição





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Sugere-se não limitar o risco apenas para a obtenção da Licença de Instalação, estendendo para as demais Licenças Ambientais, conforme editais federais recentes.

Sugestão: Investimentos e custos relacionados ao atendimento das condicionantes referentes a terras indígenas, comunidades quilombolas e sítios arqueológicos, necessárias à obtenção das licenças e autorizações ambientais

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A lógica estabelecida pelo contrato aloca o risco relacionado ao atendimento de condicionantes necessárias à implantação do empreendimento em terras indígenas, quilombolas e sítios arqueológicos ao Poder Concedente. Entende-se que a contribuição reforça esta disciplina contratual e, portanto, será acatada.

Contribuição nº 567

Cláusula

21.2.31. – Alocação de riscos

Contribuição

Risco alocado a Concessionária: Sugerimos a exclusão do risco de modo a compatibilizar com a redação dos contratos de concessão já existentes e evitar a insegurança jurídica na subjetividade sobre a definição de quem possa ter concorrido direta ou indiretamente para o evento.

Sugestão: Exclusão da Cláusula

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Considerando que a alocação de riscos no contrato deve primar pela objetividade e que as cláusulas que disciplinam as obrigações contratuais já dispõem acerca dos momentos em que a concorrência da concessionária para o inadimplemento lhe obrigará a suportar os custos e efeitos decorrentes, entende-se pertinente acatar a recomendação realizada.

Contribuição nº 672





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Cláusula

21.2.25 – Alocação de riscos

Contribuição

Contrato- 21.2.25. riscos que possam 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;

Considerando que a cobertura de seguros por uma única seguradora não expõe a realidade do mercado, de forma que pode ser algo exclusivo dessa seguradora que não é adotada pela grande maioria das demais atuantes no setor, 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.

Essa lógica recentemente foi adotada de forma correta pela ARTESP no Contrato de Concorrência Internacional nº 01/2019, nos seguintes termos:

xxx. Fatores imprevisíveis, fatores previsíveis e de consequências incalculáveis, caso fortuito ou força maior que, em condições normais de mercado possam ser objeto de cobertura de seguro oferecido no Brasil se, à época da materialização do risco, este seja segurável há pelo menos 2 (dois) anos e por pelo menos duas empresas seguradoras, até o limite da média dos valores indenizáveis por apólices normalmente praticados no mercado, independentemente de a CONCESSIONÁRIA as ter contratado;

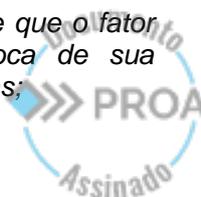
E não só, na Consulta Pública dos Lotes 1 e 2 das Concessões Rodoviárias de Minas Gerais que ocorrem simultaneamente a esta Consulta, foi considerada a obrigação de demonstrar que o risco é segurável por ao menos duas seguradoras.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A sugestão nos parece pertinente. De fato, a alteração da redação da Cláusula 21.2.25 para que considere a cobertura de riscos oferecida por ao menos duas seguradoras no país refletiria a prática corrente em contratos de concessão e representaria a harmonização da referida disposição com a Cláusula 21.2.23 do próprio Contrato do Estado do Rio Grande do Sul, que já retém o critério de duas seguradoras:

21.2.23. caso fortuito ou força maior, desde que o fator gerador seja segurável no Brasil à época de sua ocorrência por, no mínimo, duas seguradoras;





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Por este motivo, a contribuição será parcialmente acatada e a cláusula revisada, para fazer constar previsão de que os riscos devem ser assegurados por no mínimo duas seguradoras.

Contribuição nº 673

Cláusula

21.2.29 – Alocação de riscos

Contribuição

21.2.29. vícios ocultos dos BENS DA CONCESSÃO, constatados após a DATA DA ASSUNÇÃO;

4.2.1. O SISTEMA RODOVIÁRIO e os bens mencionados na subcláusula 4.1.1.(ii.)(a) serão transferidos à CONCESSIONÁRIA mediante a assinatura de TERMO DE ARROLAMENTO E TRANSFERÊNCIA DE BENS entre a CONCESSIONÁRIA, o DAER e a Secretaria de Logística e Transportes, cujo modelo integra o Anexo.

Sugere-se a exclusão da cláusula 21.2.29, 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 da assunção. Inclusive, isto está contrário à previsão da cláusula 21.3.13 que al+D36oca o risco sobre vícios ocultos ao Poder Concedente.

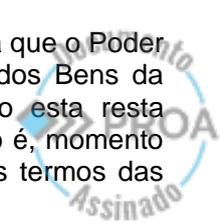
Alternativamente, sugere-se a inclusão da possibilidade de realização de vistoria pelas partes antes da data da assunção, de modo que no caso de não ser detectado nenhum vício e posteriormente for constatado que sua origem é anterior à assunção, este risco seria alocado ao Poder Concedente.

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.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A alocação de riscos contratual quanto aos vícios ocultos dos bens determina que o Poder Concedente é responsável pelos vícios ocultos do Sistema Rodoviária e dos Bens da Concessão até a data de sua transferência à Concessionária, enquanto esta resta responsável pelos vícios ocultos constatados após a Data de Assunção, isto é, momento em que é assinado o Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, nos termos das Cláusulas 21.2.29 e 21.3.13 do Contrato.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Trata-se de repartição de riscos compatível com o restante da regulamentação da Concessionária uma vez que a Cláusula 4.2.2 prevê a realização, logo ao início da Concessão, de vistoria pela Concessionária em todos os Bens da Concessão com vistas à formulação do Cadastro Inicial da Rodovia.

No entanto, considerando a recente evolução do tema nas concessões de rodovias nacionais e a pertinência das ponderações realizadas quanto à natureza dos vícios ocultos, a cláusula será alterada para adotar tratamento mais aderente às melhores práticas setoriais.

Contribuição nº 674

Cláusula

21.3.6 – Alocação de riscos

Contribuição

Implantação de novas rotas ou caminhos alternativos rodoviários livres de pagamento de TARIFA DE PEDÁGIO, desde que inexistentes e não previstos, na data da publicação do EDITAL, nos instrumentos públicos de planejamento governamental ou em outras fontes oficiais públicas;

Considerando a grande quantidade de acessos públicos e privados prevista no PER dos três blocos, entende-se que os acessos que não foram listados são acessos irregulares e portanto devem ser fechados. De modo que caso esses sejam utilizados como "rota de fuga" das vias pedagiadas, esse risco dever alocado pelo Poder Concedente, nos termos da lógica adotada para a criação de novas rotas que permitam que os usuários consigam burlar o sistema de pedágio previsto no Contrato de Concessão, como está previsto na cláusula 21.3.6.

Em termos similares, sugere-se a exclusão do termo "rodoviários" que consta na cláusula 21.3.6, tendo em vista que caminhos alternativos e rotas de fuga podem ser inseridos fora da rodovia, como em cidades, locais de terra ou pela instalação de novos modais não previstos quando da realização da licitação.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A sugestão nos parece parcialmente pertinente, uma vez que a referida Cláusula de alocação de riscos tem a intenção de abarcar a implantação de quaisquer novas rotas de fuga e caminhos alternativos.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Assim, a contribuição quanto à exclusão do termo rodoviários será acatada e a cláusula revisada para adotar redação compatível com a finalidade acima referida.

2.11. REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

Contribuição nº 548

Cláusula

Item 3.4.4.6 do PER - Pontos de Parada e Descanso para Caminhoneiros – e 22.1. do Contrato - Reequilíbrio econômico-financeiro

Contribuição

Esclarecer se a complementação dos Pontos de Parada e Descanso para atendimento do disposto na Lei nº 13.103/2015 e no Decreto nº 8.433/2015 está condicionado ao reequilíbrio econômico financeiro do contrato. A redação atual pode trazer insegurança quanto a futuras ampliações sem o correspondente reequilíbrio, uma vez que define um quantitativo mínimo.

Sugestão: A CONCESSIONÁRIA deverá implantar dois pontos de parada e descanso para caminhoneiros. Localizações referenciais, a serem verificadas em estudo. Caso verifique-se a necessidade de complementação para atendimento à legislação, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar um estudo de implantação e operação de Pontos de Parada e Descanso para os caminhoneiros usuários da rodovia, incluindo cronograma de implantação de obras e serviços, que se aprovado pelo PODER CONCEDENTE, será passível de reequilíbrio. Este estudo deverá seguir o disposto na Lei nº 13.103/2015 e no Decreto nº 8.433/2015.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A minuta do PER será alterada para definir o quantitativo exato de PPD do Bloco 3.

Contribuição nº 670

Cláusula

22.1. – Recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição

22.1.3. Poderão ser utilizadas as seguintes modalidades de alteração contratual, com vista à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro:

i. Extensão, quando permitido, ou redução do prazo da concessão; Considerando que os primeiros de concessão demandam altos investimentos pela Concessionária, e que eventos de desequilíbrio em seu desfavor impactam diretamente na sua condição econômico-financeira, o que pode impossibilitar a execução de obras e investimentos necessários, sugere-se que o Contrato preveja a impossibilidade de utilização da extensão de prazo da concessão como modalidade de reequilíbrio até o fim da 2ª Revisão Quinquenal.

A extensão de prazo contratual antes desse período seria apenas um reequilíbrio econômico e não financeiro, tendo em vista que não resolveria o problema de caixa imediato que acarretaria à Concessionária. Sendo que a melhor opção para solucionar esse entrave seria permitir somente as demais modalidades que impactassem diretamente em melhora financeira imediata da Concessionária.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Entende-se que a delimitação do mecanismo de recomposição do contrato deve ser realizada conforme sua pertinência para assegurar a efetiva recomposição do equilíbrio econômico e financeiro do contrato em cada caso concreto, não sendo pertinente definir, antecipadamente, a vedação ou a indicação de modalidades específicas, salvo quando houver exigência legislativa expressa neste sentido.

Por este motivo, a contribuição não será acatada.

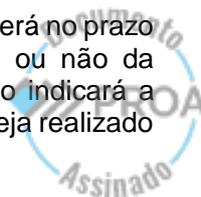
Contribuição nº 671

Cláusula

22.2. – Recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro

Contribuição

22.2.5. Após manifestação das partes, o Conselho Superior da AGERGS resolverá no prazo de até 60 (sessenta dias), em decisão fundamentada, sobre o cabimento ou não da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, bem como indicará a possibilidade ou necessidade de que o tratamento do evento de desequilíbrio seja realizado no âmbito do procedimento que ampara as revisões ordinárias.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Embora a Cláusula 22.2.5 do Contrato preveja que o Conselho Superior da AGERGS decidirá sobre o cabimento do pleito de reequilíbrio, não foi exposto no contrato qual é o procedimento interno na AGERGS para que seja tomada essa decisão pelo Conselho Superior. Assim, sugere-se que seja especificado no Contrato qual o rito a ser seguido pela AGERGS para que, com celeridade, sejam protegidos o devido processo até a decisão definitiva pelo Conselho. Importante haver a compreensão do rito da Agência, com a exposição de diretorias analisarão o cabimento do pedido e seu mérito, considerando as especificidades técnicas, econômicas e jurídicas que essas relações e disputas representam.

Exemplo recente desse procedimento, ainda que simples, é a Portaria ARTESP nº 02/2012, que previu as competências de cada diretoria da ARTESP para análise de pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro, novos investimentos, entre outros.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A disciplina do procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro observa o disposto no Decreto Estadual nº 53.490/2017, nos termos dos artigos 49 a 58 e observará as competências dos órgãos da AGERGS, conforme disciplina interna desta última, em vigor por ocasião da realização do pleito de recomposição.

A disciplina das competências dos órgãos da AGERGS, porém, não poderá ser realizada em contrato, competindo à Agência delimitar, em normativos próprios, a área de atuação de seus respectivos órgãos.

Por este motivo, a contribuição não será acatada.

2.12. FLUXO DE CAIXA MARGINAL

Contribuição nº 568

Cláusula

22.4.9. - Fluxo de Caixa Marginal

Contribuição

Sugerimos utilizar a metodologia de cálculo da ANTT amplamente utilizada e estabelecida por meio da Resolução n.º 5.865/19 de amplo conhecimento do setor o que evita a insegurança de uma regra desconhecida.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Sugestão: 22.4.9. A metodologia de cálculo das variáveis da fórmula mencionada na subcláusula 22.4.8 acima será a atualmente adotada pela ANTT, através da Resolução 5.865/19 e atualizações.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A AGERGS é a entidade responsável por garantir a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro das concessões rodoviárias estaduais do Rio Grande do Sul, conforme determinam os artigos 49 e 75, inciso II, do Decreto Estadual nº 53.490/2017. O mesmo diploma normativo prevê, em seu artigo 59, que regulamento específico acerca do procedimento para apreciação de pleitos de reequilíbrio será editado pela autarquia. A Minuta de Contrato reflete a regulamentação estadual.

Por esta razão, a sugestão não será acatada.

Contribuição nº 675

Cláusula

22.4.8. – Fluxo de Caixa Marginal

Contribuição

A taxa de desconto a ser utilizada nos fluxos dos dispêndios e das receitas marginais previstos na subcláusula 22.4.1 para efeito de equilíbrio terá como base Custo Médio Ponderado de Capital – WACC (*Weighted Average Cost of Capital*), a seguir reproduzida:

$$WACC = E/(E+D) * re + D/(E+D) * rd$$

Onde:

E= Capital Próprio

D= Capital de terceiros

re = Custo do capital próprio (CAPM)

rd = Custo do capital de terceiros depois dos impostos.

A cláusula de cálculo do WACC não explica como esse será utilizado. Dessa forma entende-se que deve ser aplicado a taxa bruta de juros real de venda das Notas do Tesouro Nacional - Série B (NTN-B), com vencimento mais compatível com a data do efetivo término contratual, publicada pela Secretaria do Tesouro Nacional considerando média das cotações disponíveis nos 12 meses anteriores à data do pagamento da indenização, capitalizada de um spread ou sobretaxa sobre os juros equivalente ao percentual calculado no momento da publicação do Edital, considerando a taxa NTN-B da época.



Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Inclusive, a Consulta Pública dos Lotes 1 e 2 das Concessões Rodoviárias de Minas Gerais que ocorrem simultaneamente a esta Consulta, consideram justamente o aqui sugerido.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A AGERGS é a entidade responsável por garantir a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro das concessões rodoviárias estaduais do Rio Grande do Sul, conforme determinam os artigos 49 e 75, inciso II, do Decreto Estadual nº 53.490/2017. O mesmo diploma normativo prevê, em seu artigo 59, que regulamento específico acerca do procedimento para apreciação de pleitos de reequilíbrio será editado pela autarquia. A Minuta de Contrato reflete a regulamentação estadual.

Por esta razão, a sugestão não será acatada.

2.13. RESOLUÇÃO DE CONFLITOS

Contribuição nº 520

Cláusulas

43.1.1. e 43.1.2. - Resolução de Controvérsias

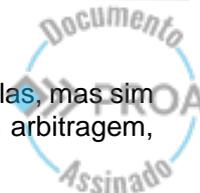
Contribuição

Contrato: Cláusulas 43.11 e 43.12 Cláusulas sobre resolução de conflitos: Há referência nesta cláusula sobre mediação; além disso, a Cláusula 43.11 transmite a ideia de que a mediação será instaurada perante a AGERGS. Desta forma, caso o entendimento esteja correto, sugere-se a elaboração de cláusula mencionando que a mediação será instaurada perante a Agência e indicando qual o procedimento a ser seguido (procedimento da AGERGS, por exemplo, previsto na Resolução n. 123), A finalidade é esclarecer os requisitos e regras para se fazer uso da mediação.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

As Cláusulas 43.1.1 e 43.1.2 não tratam de mediação, termo não referido por elas, mas sim de um procedimento administrativo junto à AGERGS prévio à instauração de arbitragem, conforme requer o artigo art. 9º, inc. X, do Decreto Estadual nº 53.490/2017.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Dessa forma, face ao surgimento de uma disputa, a Concessionária deve se dirigir em primeiro lugar à AGERGS, que apreciará a questão e emitirá seu próprio julgamento. Caso a solução dada pela AGERGS ainda seja objeto de controvérsia a Concessionária e o Poder Concedente poderão buscar a via arbitral.

Por este motivo, a contribuição não será acatada.

Contribuição nº 521

Cláusula

43.1.1. e 43.1.2. - Resolução de Controvérsias

Contribuição

"Comitê de Resolução de Conflitos": Durante audiência pública foi mencionado pelo consórcio responsável pela modelagem sobre a intenção em incluir o método nos contratos das concessões rodoviárias. Sendo assim, sugere-se a adoção do DB e como sugestão as cláusulas do Contrato da recente concessão rodoviária BR-163-230MT/PA.

Todavia, os procedimentos para instauração e funcionamento (cláusula 39.4.6) podem observar o regulamento de alguma Câmara de Arbitragem para facilitar o uso do método, ao invés de deixá-los sob responsabilidade das partes e de regulamentação pela Agência Reguladora.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Entende-se que a sugestão e os fundamentos expostos são pertinentes e serão acatados, com a instituição da possibilidade de as partes adotarem um Comitê de Resolução de Conflitos no contrato.

Contribuição nº 685

Cláusula

43 – Resolução de Controvérsias

Contribuição





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contrato-Meios de solução de controvérsias

1.2.xii. COMITÊ DE RESOLUÇÃO DE CONFLITOS: comissão composta na forma estabelecida neste CONTRATO para solucionar divergências técnicas a ela submetidas durante a execução contratual

43.1. Via Administrativa

43.1.1. As divergências relativas ao CONTRATO, inclusive quanto a sua interpretação ou execução, serão resolvidos, inicialmente, por via administrativa, competindo à AGERGS apreciar e julgar as controvérsias instauradas, conforme definido pelo art. 9º, inc. X, do Decreto Estadual nº 53.490/2016, observadas neste CONTRATO, as suas eventuais alterações.

43.2. Arbitragem

43.2.1. A arbitragem será administrada pelo Centro de Arbitragem e Mediação da Câmara de Comércio Brasil-Canadá (“CAM-CCBC”) e obedecerá às normas estabelecidas no seu Regulamento, cujas disposições integram o presente contrato.

Embora o Contrato defina o Comitê de Resolução de Conflitos, esse não encontra paralelo nas demais cláusulas contratuais, mesmo na cláusula de solução de controvérsias, que a arbitragem é uma modalidade de solução de conflitos que é mais combativa que outras como a mediação e dispute boards, e que a única outra via prevista no contrato é a apreciação e julgamento pela AGERGS, como entidade reguladora que também atua diretamente no contrato junto ao Poder Concedente, entende-se que a previsão de uma modalidade de resolução de controvérsias mais amigável pode ser produtiva às partes contratuais. Dessa forma, sugere-se que seja incluída esse comitê, na função de dispute board, como fase intermediária entre a Via Administrativa, julgada pela AGERGS, e a realização de arbitragem para solução de controvérsias de forma amigável.

Entende-se que esse Comitê pode ter a função de junta técnica prevista no art. 30, parágrafo único da Lei Federal nº 8.987/95:

Art. 30. No exercício da fiscalização, o poder concedente terá acesso aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros da concessionária.

Parágrafo único. A fiscalização do serviço será feita por intermédio de órgão técnico do poder concedente ou por entidade com ele conveniada, e, periodicamente, conforme previsto em norma regulamentar, por comissão composta de representantes do poder concedente, da concessionária e dos usuários.

Ainda, de forma a garantir que esse comitê seja efetivo, sugere-se que o Contrato apresente as regras aplicáveis tanto para sua constituição, quanto para seu processo decisório, que deverá ser respeitado pelas partes, de forma que suas decisões possuam caráter vinculante.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Entende-se que a sugestão e os fundamentos expostos são pertinentes e serão acatados, com a instituição da possibilidade de as partes adotarem um Comitê de Resolução de Conflitos no contrato.

2.14. SISTEMA DE MENSURAÇÃO DE DESEMPENHO

Contribuição nº 683

Item

Anexo 6 do Contrato – Sistema de Mensuração de Desempenho

Contribuição

2.2. do Contrato: O desempenho da CONCESSÃO será considerado satisfatório quando o serviço público prestado aos usuários atender integralmente às condições estabelecidas no CONTRATO e no PER.

Anexo 6 - Sistema de Mensuração de Desempenho

Os indicadores serão classificados conforme detalhado nas notas a seguir:

- Nota 1: Somente será atribuída para refletir o integral cumprimento, pela Concessionária, de determinado INDICADOR DE DESEMPENHO. Será também atribuída a Nota 1 aos indicadores cujo prazo de atendimento no PER ainda não tenha sido atingido.
- Nota 0: Será atribuída no caso de descumprimento, cumprimento parcial ou inconformidades no cumprimento do INDICADOR DE DESEMPENHO, que tenham sido verificadas no âmbito das atividades fiscalizadoras relacionadas ao período considerado. Todos os indicadores serão aferidos conforme as orientações do PER. Considerando que o PER estabelece diversos parâmetros de desempenho, não é razoável entender que o serviço satisfatório se dará somente com o cumprimento integral das obras e serviços nos termos pré determinados, isso por que as Concessões e suas respectivas obras e serviços estão sujeitas a diversos percalços que podem atrasar e dificultar a realização desses. Assim, entende-se que o sistema de notas de desempenho que se limitam a 0 e 1, ou seja, cumprido ou não cumprido, revela-se arbitrária, pouco efetivo e não condizente com a realidade, ora permissiva de gradação.

Portanto, sugere-se que seja incrementado o sistema de mensuração de desempenho considerando intervalos entre esses valores, tais como: 0; 0,25; 0,5; 0,75 e 1, tendo em vista os cumprimentos parciais e considerações parcialmente satisfatórias. Permite-se, assim, que se atenda ao pretendido pela busca da prestação mais adequada dos serviços,





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

impactando ganhos da concessionária, porém de criar desestímulo ou desincentivo à melhoria, mesmo que gradual, de determinado aspecto que tenha dificuldade na execução.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Quanto à sugestão apresentada, entende-se que a atribuição de notas intermediárias à Concessionária tornaria a apuração dos Indicadores de Desempenho demasiadamente complexa, podendo gerar subjetividade em sua aplicação. Dessa forma, tem-se que a dualidade de notas '1' e '0' reflete de forma mais objetiva a busca pela boa prestação dos serviços.

Nesse ponto, aponta-se ainda que a disciplina contratual de avaliação de desempenho da Concessionária segue modelo consolidado no setor, em especial, pelas concessões do Estado de São Paulo.

Por esta razão, as sugestões não serão acatadas.

Contribuição nº 684

Item

Anexo 6 do Contrato – Sistema de Mensuração de Desempenho

Contribuição

Considerando que o anexo 6 do Contrato prevê diversos parâmetros de desempenho que são demasiadamente genéricos e, por vezes, impossíveis de serem cumpridos em sua totalidade, sugere-se que a forma de aferição dos indicadores de desempenho seja bem definida no Contrato para que não haja controvérsias quanto ao modo de medir e definir as notas, de modo que o procedimento de aferição seja objetivo e claro no Contrato.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Os indicadores de qualidade e desempenho são definidos com base em critérios técnicos, que procuram refletir uma boa gestão do sistema rodoviário em diversas perspectivas (a do usuário, a socioambiental, a de segurança viária e a operacional). São avaliados a partir de notas binárias, "1" e "0", conferindo objetividade ao sistema e à metodologia de sua aferição, e estão sujeitos à incidência de pesos que asseguram a proporcionalidade de cada um dos critérios aferidos.



Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Por esta razão, as sugestões não serão acatadas.

2.15. OUTROS

Contribuição nº 445

Item

10. Garantia de Execução do Contrato

Contribuição

Pergunta 18: Sugerimos que as cláusulas de caução, fiança bancária e/ou seguro-garantia sirvam de garantia do fiel cumprimento das obrigações contratuais, inclusive investimentos e coibindo o aumento de tarifas por erros de projeção.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Quanto à sugestão de adoção de caução, fiança bancária e/ou seguro garantia para garantir o cumprimento das obrigações contratuais, cumpre salientar que a Minuta de Contrato já prevê a adoção de garantias de execução das obrigações contratuais em sua Cláusula Décima.

Contribuição nº 534

Cláusula

14.1.5. – Divulgação de informações

Contribuição





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Divulgar em seu sítio eletrônico as seguintes informações durante todo o PRAZO DE CONCESSÃO: ...: Adicionar obrigatoriedade de exibir no sítio eletrônico informações relacionadas as obras de ampliação e manutenção da pista e manter uma relação de chamados abertos de manutenção por usuários e pelos próprios fiscais da concessionária e divulgar o prazo para a manutenção.

Sugestão: ... vi. Informações de solicitações de manutenção ou serviço a CONCESSIONÁRIA informado por USUÁRIO da rodovia e prazo para a solução das mesmas. vii. Informações de inequações informado pelos fiscais da CONCESSIONÁRIA e prazo de solução das mesmas. viii. Informações relevantes ao progresso das obras obrigatoria na rodovia com detalhamento a nível de objeto ou km e progresso de conclusão. ix. relatorios periodicos criados pela análise de condições das rodovias.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A minuta de contrato já contempla obrigações de transparência em relação ao cumprimento do contrato de concessão pela concessionária. Não obstante, esta não contempla a exigência de informações quanto ao andamento das obras da concessão. Por ser uma informação útil ao usuário e ao controle do contrato, a sugestão será acatada.

As demais informações indicadas, porém, em razão de seu volume e perfil técnico não serão adotadas. Estas serão controladas pelos órgãos de fiscalização da concessão e poderão ser acessadas através da Lei de Acesso à Informação.

Contribuição nº 569

Cláusula

34.7.2. – Regime Geral de Indenização em casos de extinção antecipada

Contribuição

Entendemos que o valor da outorga deverá ser objeto da indenização, visto o valor desembolsado pela Concessionária tem as mesmas características de um investimento a ser amortizado ao longo da Concessão. Não faz sentido imaginar que um montante de Outorga originalmente pago no momento da Licitação não seja recuperado ao longo do Projeto, da mesma forma que os Investimentos realizados.

Sugestão: Serão acrescidos à indenização, os valores pagos a título de VALOR DE OUTORGA, bem como os valores depositados na CONTA DE APORTE e na CONTA DE AJUSTE ao longo da CONCESSÃO.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O critério de julgamento da Licitação será revisto. A licitação passará a ser por menor tarifa, sem limite de desconto, assim como deixará de considerar a oferta de outorga. Por esta razão a sugestão não será acatada.

Contribuição nº 570

"Contrato de Concessão- pág. 92 Lote 1, 2 e 3- 34.7.6. Depreciação: O emprego do método linear previsto no Contrato de Concessão poderá indevidamente implicar na redução do quantum indenizatório. A amortização deverá considerar a vida útil e o padrão de consumo dos benefícios econômicos dos bens, realizados e projetados, de forma a não ferir os regramentos contábeis nacionais (Comitê de Pronunciamentos Contábeis-CPC (Interpretação Técnica ICPC 01 - R1, Pronunciamento Técnico CPC 04-R1 e OCPC 05) e o Manual de Contabilidade do Serviço Público de Exploração da Infraestrutura Rodoviária. É nesse sentido é também a regra estabelecida na ANAC na Resolução nº 533/19.

SUGESTÃO: "As taxas de depreciação e amortização deverão observar os regramentos contábeis vigentes e as regras estabelecidas pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM)."

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Informamos que, nesse ponto, o Contrato de Concessão reflete a disciplina corrente no setor de concessões rodoviárias, sendo o método linear de depreciação e amortização adotado notadamente pelo modelo federal da ANTT.

O projeto, neste sentido, busca refletir práticas já consolidadas no setor e referendadas, tanto por licitações anteriores, quanto pela aprovação de órgãos de controle – conferindo maior segurança jurídica para o projeto.

Por este motivo, a contribuição não será acatada.

Contribuição nº 619

Cláusula

Cláusula 18.5. - Desconto de Usuário Frequente





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição

Na Cláusula 18.5.6 menciona-se que “As perdas tarifárias decorrentes do DESCONTO DE USUÁRIO FREQUENTE serão apuradas anualmente pela CONCESSIONÁRIA, que as informará à AGERGS até o dia 30 (trinta) de abril de cada ano”.

Na Cláusula 18.5.10.1.1 menciona-se que na hipótese de as perdas tarifárias superarem 3,2% da RECEITA TARIFÁRIA BRUTA a que a CONCESSIONÁRIA teria direito caso o DESCONTO DE USUÁRIO FREQUENTE não fosse aplicado, “a compensação devida à CONCESSIONÁRIA será adimplida na revisão ordinária imediatamente subsequente, mediante a transferência de recursos da CONTA DE AJUSTE”.

Na Cláusula 18.5.10.2 menciona-se que “Na hipótese de as perdas tarifárias ficarem abaixo de 3,2% da RECEITA TARIFÁRIA BRUTA a que a CONCESSIONÁRIA teria direito caso o DESCONTO DE USUÁRIO FREQUENTE não fosse aplicado, a CONCESSIONÁRIA deverá aportar a diferença, imediatamente, na CONTA DE AJUSTE”.

Sugere-se adoção de critério igualitário entre as hipóteses para perdas tarifárias superiores ou inferiores a 3,2% da Receita Tarifária Bruta, respectivamente quanto ao lapso temporal para compensação adimplida somente na revisão ordinária imediatamente subsequente e aporte imediato na Conta de Ajuste.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O aporte imediato à conta de ajuste se destina a ampliar a liquidez da Conta de Ajuste, para que esta possa dispor de recursos suficientes para atender a suas finalidades que, ao fim e ao cabo, reflete em maior segurança para o projeto e para as partes contratuais.

Por este motivo, a contribuição não será acatada.

Contribuição nº 641

Cláusula

8.1. Diretrizes de Execução das Obras e dos Serviços; item 8.1.1.1
Contribuição

Minuta de contrato- 8.1. Diretrizes de Execução das Obras e dos Serviços; item 8.1.1.1.: Além das ISO 9000 e 14000 é fundamental que seja adotado e reconhecida em contrato a adoção de práticas que atendam um Índice de Desempenho Ambiental que deverá ser criado pela AGERGS, similar ao adotado pela ANTT para avaliação, monitoramento e ranqueamento das empresas, blocos e trechos rodoviários concedidos com relação à



Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

performance ambiental da operação rodoviária com indicadores bióticos e abióticos quantitativos e qualitativos relacionados aos principais impactos; relatórios de performance deverão ser anuais e implantados em até 2 anos o que implica que a AGERGS disponibilize o seu IDA ou na sua ausência seja adotado o mesmo da ANTT.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O Contrato utiliza os mesmos critérios retidos pela ANTT em relação a práticas ambientais no âmbito da Concessão, incluindo a implementação de Sistema de Gestão Ambiental, conforme destacado pela contribuição, e a apresentação periódica de relatório de acompanhamento ambiental, consoante determina a Cláusula 14.1.3.iii. Ademais, o Anexo 14 ao Contrato estabelece padrões adicionais de responsabilidade ambiental a serem observados pela Concessionária.

Entende-se que estas são obrigações contratuais suficientes à garantia de uma gestão ambiental satisfatória da Concessão. Por sua vez, a criação de um Índice de Desempenho Ambiental e o ranqueamento de empresas, blocos e trechos rodoviários concedidos com base nessa medida é faculdade da AGERGS enquanto agência reguladora competente e, assim como acontece no âmbito da ANTT, não deve integrar a disciplina do contrato de concessão.

Por este motivo, a contribuição não será acatada.

Contribuição nº 642

Cláusula

16. – Recursos para Desenvolvimento Tecnológico - RDT

Contribuição

Deveria ser aplicado mecanismo similar ao adotado pela ANEEL com alíquota percentual sobre a Receita Ordinária Líquida (no caso 1%) com aplicação de 50% via editais estratégicos da FAPERGS e 50% com implantação própria da concessionária. Ou adoção de alíquota progressiva a cada decênio do contrato. Além disso é fundamental reconhecer temas estratégicos para aplicação dos recursos incluindo além dos usuais vinculados às engenharias (tráfego, materiais, processos) os aspectos ambientais e socio-econômicos. A implantação de uma real política de RDT cria um ecossistema de inovação, com financiamento contínuo e retroalimentação do sistema da própria operação bem como do programa de concessões e da logística do estado, permitindo ampliar a eficiência ambiental e social e preparando a malha para os desafios vindouros (que não são pequenos). É mais interessante, para todas as partes envolvidas, que o valor a ser aplicado seja proporcional do que fixo: com alíquotas percentuais investe-se mais quando se ganha mais e menos



Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

quando se ganha menos (aspecto importante, por exemplo, em situações como a pandemia).

Redação: Não se aplica.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Informamos que, nesse ponto, a disciplina do Contrato segue os precedentes do setor de concessão rodoviária, que estabelece valores anuais fixos, evitando maiores oscilações no montante destinado a esta verba.

Quanto aos eixos temáticos passíveis de serem contemplados com a verba destinada ao desenvolvimento tecnológico, pontuamos que não há vedação ao seu uso para fins ambientais e socioeconômicos. Desde que apresentado um viés de desenvolvimento tecnológico associado à gestão da Concessão, não há restrição quanto ao escopo dos projetos que podem ser concebidos com a aplicação dos recursos em comento.

Não obstante, destacamos ainda que o Contrato já prevê especificamente determinadas iniciativas de cunho socioeconômico e ambiental a serem implementadas pela Concessionária, notadamente conforme previstos no Anexo 14 - Padrões de Responsabilidade Social, Ambiental e de Governança.

Por esta razão, não se entende pertinente acatar as recomendações.

Contribuição nº 650

Cláusula

I – Disposições Iniciais

Contribuição

xi. COLIGADA: sociedade submetida à influência significativa de outra sociedade. Há influência significativa quando se detém ou se exerce o poder de participar nas decisões das políticas financeira ou operacional da investida, sem controlá-la. É presumida influência significativa quando houver a titularidade de 20% (vinte por cento) ou mais do capital votante da investida, sem controlá-la.

xix. CONTROLADA: qualquer pessoa jurídica ou fundo de investimento cujo **CONTROLE** é exercido por outra pessoa ou fundo de investimento e entendida como tal a sociedade na qual a CONTROLADORA, diretamente ou através de outras controladas, é titular de direitos de sócio que lhe assegurem, de modo permanente, preponderância nas deliberações sociais e poder de eleger a maioria dos administradores da CONTROLADA, nos termos do art. 243, § 2º, da Lei nº 6.404/76;



Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

xx. CONTROLADORA: qualquer pessoa ou fundo de investimento que exerça CONTROLE sobre outra pessoa ou fundo de investimento;

xxi. CONTROLE: o poder, detido por pessoa ou grupo de pessoas vinculadas por acordo de voto ou sob controle comum, de, direta ou indiretamente, isolada ou conjuntamente: (i) exercer, de modo permanente, direitos que lhe assegurem a maioria dos votos nas deliberações sociais e eleger a maioria dos administradores ou gestores de outra pessoa, fundo de investimento ou entidades de previdência complementar, conforme o caso; e/ou (ii) efetivamente dirigir as atividades sociais e orientar o funcionamento de órgãos de outra pessoa, fundo de investimento ou entidade de previdência complementar; Sugere-se a exclusão das cláusulas que tratem 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.

Essa necessidade decorre da pluralidade do conceito de controle, que pode ter um ou mais sentido corretos. A própria legislação possui diferentes usos para a terminologia de "controle" a depender da sua finalidade, por exemplo, o artigo 27 da Lei Federal nº 8.987/95 utiliza controle para garantir que o serviço público seja mantido pela empresa que garanta a qualificação da licitante vencedora, já o artigo 54 da Lei Federal nº 8.884/94 procura impedir a concentração econômica ao abordar o controle societário.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Diferentemente do que argumentado pela contribuição, as definições constantes do Contrato seguem com fidelidade a legislação que trata do tema de controle, em especial a Lei Federal nº 6.404/1976.

Com efeito, as definições de Controle, Controlada e Coligada são fruto dos artigos 116, 243, § 2º, e 243, §§ 1º, 4º e 5º, da Lei Federal nº 6.404/1976, respectivamente. Ademais, tais definições se apoiam em anos de experiência em concessões rodoviárias do país.

Por este motivo, a contribuição não será acatada.

Contribuição nº 651

Cláusula

3.2. – Prazo da Concessão





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição

A prorrogação do prazo do CONTRATO obedecerá a legislação e regulamentação vigentes, especialmente o Decreto Estadual nº 53.490, de 28 de março de 2017 ou a regulamentação que vier a sucedê-lo. A fim de o contrato de concessão se coadunar com as melhores práticas, especialmente em vista de toda a jurisprudência dos órgãos de controle, sugere-se a alteração da cláusula para esclarecer que ficam autorizadas prorrogações e, se o caso, ocorrerão nos termos e limites da legislação vigente à época.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A prorrogação do contrato somente poderá ser realizada em observância aos limites de prazo estabelecidos pelo Decreto nº 53.490/2017 e da Lei Estadual nº 14.875/2016 – comando este já contemplado pela minuta de contrato.

Por esta razão, a sugestão não será acatada.

Contribuição nº 652

Cláusula

4.1. – Bens da Concessão

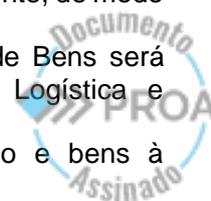
Contribuição

4.1. A CONCESSIONÁRIA assume o controle do SISTEMA RODOVIÁRIO objeto do CONTRATO a partir da publicação no DOE do TERMO DE ARROLAMENTO E TRANSFERÊNCIA DE BENS, que lhe outorgará os BENS DA CONCESSÃO

4.2. Assunção do SISTEMA RODOVIÁRIO

4.2.1. O SISTEMA RODOVIÁRIO e os bens mencionados na subcláusula 4.1.1.(ii)(a) serão transferidos à CONCESSIONÁRIA mediante a assinatura de TERMO DE ARROLAMENTO E TRANSFERÊNCIA DE BENS entre a CONCESSIONÁRIA, o DAER e a Secretaria de Logística e Transportes, cujo modelo integra o Anexo 1. Considerando que:

- i) a regulação será feita pela AGERGS, com atuação direta do Poder Concedente, de modo que a EGR não terá qualquer atuação no Contrato;
- ii) a Cláusula 4.2.1 define que o Termo de Arrolamento e Transferência de Bens será assinado pela Concessionária DAER, Concessionária e Secretaria de Logística e Transportes;
- iii) é dever do Poder Concedente a transferência do sistema rodoviário e bens à Concessionária, nos termos das cláusulas 4.1, 8.1.4 e seguintes.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Entende-se que o Edital deve esclarecer que qualquer tratativa sobre a transferência dos bens, bem como sobre o Termo de Arrolamento e Transferência de Bens deverá ocorrer entre Concessionária e Poder Concedente, sem que haja qualquer relação ou interferência de terceiro, independentemente de quem tenha assinado o citado termo.

Deste modo, sugere-se a exclusão de todas as referências à essa empresa no Edital e no Contrato, ressalvado, se o caso, a mera assinatura do Termo de Transferência dos Bens sob sua administração.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A minuta de contrato disciplinará especificamente que a transferência de bens ocorrerá entre o Poder Concedente, DAER e a Concessionária.

Por este motivo, a contribuição será acatada.

Contribuição nº 653

Cláusula

4.2.2.1. – Bens da Concessão

Contribuição

4.2.2.1. O TERMO DE ARROLAMENTO E TRANSFERÊNCIA DE BENS:

4.2.2.1.1. deve ser firmado em 30 (trinta) dias a contar da publicação do extrato do CONTRATO no DOE.

4.2.2.1.2. poderá ser complementado em até 1 (um) ano contado da DATA DA ASSUNÇÃO.

Considerando que no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens deverá considerar toda a vistoria realizada previamente à assunção do Sistema Rodoviária pela Concessionária, e que essa vistoria demanda intenso trabalho, ampla mobilidade e complexidade para que seja executada, de modo adequado, entende-se que o prazo de 30 dias da publicação do extrato do Contrato no DOE mostra-se exíguo, devendo ser concedido um prazo maior de, no mínimo, 90 dias para assinatura do Termo. Inclusive, considerando a repartição de riscos e alocação de vícios ocultos descobertos após a assinatura do Termo, ter um prazo razoável para a realização de aludida vistoria é fundamental para a segurança jurídica dos licitantes.

Resposta





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Agradecemos a contribuição.

Considerando que a disciplina dos vícios ocultos da minuta de contrato será revista, não se entende pertinente acatar a sugestão.

Contribuição nº 655

"Contrato- 6.4. A partir da aprovação do anteprojeto, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar ao PODER CONCEDENTE os projetos executivos das obras respectivas com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias, a contar de seu início.

6.4.1. O PODER CONCEDENTE deverá analisar o projeto executivo em até 60 (sessenta) dias, a contar da data de sua apresentação, e deverá aprová-lo ou indicar a necessidade de adequações e correções, caso entenda haver desconformidade com as diretrizes estabelecidas no CONTRATO e seus ANEXOS, indicando de forma detalhada e justificada as desconformidades verificadas.

Considerando que antes da apresentação do Projeto Executivo, o Poder Concedente já terá aprovado o anteprojeto, contratado verificado independente que será responsável pela análise do projeto e acompanhamento da execução das obras, e liberado o início da cobrança de tarifa nas praças de pedágio, a aprovação do projeto executivo se mostra formalidade excessiva.

Assim, entende-se necessária a exclusão da obrigação de que o projeto executivo tenha que passar pelo crivo do Poder Concedente. Dessa forma, sugere-se que não haja obrigação de autorização do projeto executivo pelo Poder Concedente."

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Em primeiro lugar, cumpre salientar que a contratação do Verificador Independente é uma faculdade da AGERGS, não sendo uma contratação obrigatória.

A necessidade de aprovação do projeto executivo decorre de exigência do art. 5º, da Lei Estadual nº 14.875/2016, que determina competir à Secretaria de Planejamento, Governança e Gestão a aprovação dos projetos de engenharia da Concessionária..

Por este motivo, a contribuição não será acatada.

Contribuição nº 676





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Cláusula

24.2.1. – Capital Social

Contribuição

24.2.1. A CONCESSIONÁRIA não poderá, durante o prazo do CONTRATO, reduzir o seu capital social abaixo dos valores especificados na subcláusula 24.3 sem prévia e expressa autorização do PODER CONCEDENTE.

24.3. Nos termos do item 18.3.5 do EDITAL, na assinatura do presente CONTRATO o capital social da CONCESSIONÁRIA foi subscrito e integralizado no importe de R\$ [XX]; Considerando o histórico das concessões rodoviárias no país e a experiência acumulada pelos players atuantes nesse segmento ao longo dos anos, nota-se que o maior volume de investimentos ocorre nos primeiros anos da concessão, sobretudo para adequação de níveis de serviço e a implantação e/ou reparo de infraestruturas. Ocorre que, com o passar dos anos, o montante de recursos necessários para que a Concessionária honre com suas obrigações contratuais reduz progressivamente e apresenta queda substancial nos últimos anos de contrato.

Por conta dessa realidade, sugerimos 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. Essa alteração servirá para desonerar a Concessionária da obrigação de manter capital paralisado, tornando a gestão dos recursos associados à concessão mais flexível e proporcional à realidade de cada momento da concessão, sem que a redução progressiva dos valores implique quaisquer riscos à operação rodoviária.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A minuta de contrato já prevê, em sua cláusula 24.2.1, a possibilidade de redução do capital social da SPE mediante autorização prévia do Poder Concedente.

Por esta razão, a sugestão não será acatada.

Contribuição nº 677

Cláusula

26.3. - Financiamento





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição

A CONCESSIONÁRIA poderá, desde que autorizada pelo PODER CONCEDENTE, dar em garantia dos financiamentos contratados os direitos emergentes da CONCESSÃO, tais como as receitas de exploração do SISTEMA RODOVIÁRIO, desde que esta operação não comprometa a operacionalização e a continuidade da execução das obras e serviços objeto da CONCESSÃO.

26.3.1. O PODER CONCEDENTE definirá, em cada caso, o limite para a cessão dos direitos emergentes da CONCESSÃO.

De acordo com a previsão da Cláusula 26.3, é possível a concessão de direitos emergentes da Concessão aos financiadores, inclusive as receitas provenientes da exploração da rodovia, desde que não comprometa a operacionalização e continuidade dos serviços objeto da Concessão. Esse impedimento está diretamente ligado ao princípio de continuidade na prestação do serviço público, que deve ser o único motivo para a limitação dos direitos emergentes aos financiadores.

Dessa forma, não há fundamento que possibilite outros limites para a cessão desses direitos pela Concessionária além da garantia pela Concessionária de que os serviços objeto da Concessão continuarão a ser prestados de forma adequada. Além dessa garantia, não se pode olvidar que o próprio Contrato prevê um sistema de mensuração de desempenhos e penalidades que procura manter o nível de serviço pela Concessionária.

Portanto, sugere-se a exclusão da cláusula 26.3.1 do Contrato.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Informamos, contudo, que nesse ponto a disciplina do Contrato decorre diretamente da legislação regente das concessões rodoviárias no Estado do Rio Grande do Sul, não sendo possível, portanto, a adoção de solução diversa para o tema. Com efeito, a Cláusula 26.3.1 apenas reflete a regra constante do parágrafo único do artigo 15 do Decreto Estadual nº 53.490, de 28 de março de 2017.

Contribuição nº 678

Cláusula

37.1. Caducidade

Contribuição





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

O PODER CONCEDENTE poderá decretar a caducidade da CONCESSÃO na hipótese de inexecução total ou parcial do CONTRATO, especialmente nos seguintes casos: As regras de caducidade da concessão são demasiadamente genéricas, o que gera uma insegurança jurídica ao parceiro privado.

Esse problema se agrava com a adoção de notas de desempenho não escalonadas, restritas à 0 ou 1, de modo que qualquer problema, por menor que seja, que a Concessionária encontre na execução de obras e serviços previstos no PER, de acordo com os Parâmetros de Desempenho, pode acarretar em uma nota 0 e, potencialmente, em declaração de caducidade.

Para garantir uma maior segurança contratual à futura Concessionária, sugere-se que sejam adotados critérios mais objetivos para a possibilidade de declaração de caducidade da concessão, modelo de extinção contratual que é o mais penoso para os parceiros privados. Inclusive, uma possibilidade de metodologia a ser utilizada é a prevista no recente Contrato do Sistema Rodoviário BR-153/414/080/TO/GO, que prevê, dentre outras cláusulas, a caducidade a partir do atingimento de um nível máximo de inexecução com base nos parâmetros de desempenho, sendo concedido à Concessionária o prazo legal para correção dos vícios.

Nesse sentido, sugere-se a exclusão de todas as previsões genéricas relacionadas à caducidade que dependam de ampla discricionariedade e não sejam de análise objetiva. Como exemplo, citamos a cláusula 37.1.2 que determina a possibilidade de caducidade por "descumprimento reiterado dos prazos para implantação e operacionalização das obras e serviços", porém não há uma definição clara do que seria constatado como descumprimento reiterado, podendo ser qualquer prazo e sem considerar as condições fáticas e reais que levariam a um potencial atraso.

Esse entendimento está diretamente ligado ao previsto no art. 20 da LINDB que prevê o seguinte:

Art. 20. Nas esferas administrativa, controladora e judicial, não se decidirá com base em valores jurídicos abstratos sem que sejam consideradas as consequências práticas da decisão.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Em primeiro lugar, a notificação da Concessionária e a determinação de prazo para a correção de vícios não é novidade exclusiva do contrato da BR-153/414/080/TO/GO, mas decorre diretamente do regime legal aplicável às concessões de serviço público (art. 38, § 3º, da Lei Federal 8.987/1995). Nesse sentido, o mesmo procedimento encontra-se expressamente previsto pela Cláusula 37.4 da minuta de Contrato de Concessão.

Além disso, as hipóteses de caducidade previstas pela Cláusula 37.1 seguem a prática corrente do setor de concessões rodoviárias, sendo a própria hipótese de "descumprimento reiterado dos prazos para implantação e operacionalização das obras e serviços" prevista nesses mesmos termos pelo contrato da BR-153/414/080/TO/GO.



Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Por fim, cumpre salientar que o artigo 20 da LINDB não tem por objetivo vedar a utilização de valores jurídicos abstratos mas sim prescrever que, nesses casos, as consequências práticas devem ser consideradas na tomada de decisão, o que deverá ser observado em eventuais processos de caducidade.

Por este motivo, a contribuição não será acatada.

Contribuição nº 875

Contribuição

Item 6: Retirada da proposição que prevê reajuste automático na tarifa de 30% nas rodovias, posterior a sua duplicação.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Quanto ao aumento tarifário em razão da conclusão de obras de duplicação (mecanismo de reclassificação tarifária), cumpre salientar que este se justifica por duas razões. De um lado, ele cria um incentivo para que as obras de duplicação da rodovia sejam cumpridas tempestivamente. Isto porque a concessionária somente poderá receber a tarifa integral projetada para as praças de pedágio à medida que conclua as obras de duplicação dos trechos abrangidos por esta última. De outro, este mecanismo assegura maior justiça tarifária, afinal, permite que os usuários somente adimplam a tarifa integral do trecho a medida que usufruam dos investimentos da concessionária.

É importante salientar que a reclassificação tarifária não encarece o valor da tarifa. Esta apenas posterga o momento em que o valor integral da tarifa poderá passar a ser cobrado junto ao concessionário. Sob esta perspectiva, o que o mecanismo de fato faz é permitir que a concessão se inicie com um valor tarifário menor do que o necessário para remunerar os investimentos da concessão. A sua eventual retirada do contrato não implicará, portanto, em uma redução da tarifa, pelo contrário, resultará em um aumento das tarifas iniciais da concessão.

Pelas razões acima, entende-se que o mecanismo tem justificativa técnica, ofertando importante incentivo para a conclusão das obras e, também, proporcionando maior justiça tarifária para a concessão.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição nº 875

Contribuição

Item 9: Aplicação da Lei Estadual nº 12.872 dispõe sobre a publicização de dados do fluxo de veículos nas rodovias com pedágios concedidos pelo Estado do Rio Grande do Sul.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Informamos que tal obrigação já se encontra contemplada pela Cláusula 14 do Contrato de Concessão, que trata do tema da prestação de informações e acesso ao sistema rodoviário.

Especificamente, a Cláusula 14.1.5.iv prevê a obrigação de que a Concessionária divulgue em seu sítio eletrônico, durante todo o prazo da Concessão, estatísticas mensais de movimentação de veículos, por tipo de veículo (motocicleta, carro de passeio, caminhão e ônibus) e em cada praça de pedágio.

**3. CONTRIBUIÇÕES TÉCNICAS – PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA
RODOVIA (“PER”) E ESTUDOS DE VIABILIDADE**

3.1. CADASTRO RODOVIÁRIO

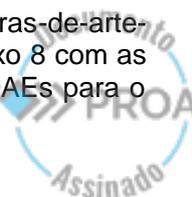
Contribuição nº 560

Item

Cadastros dos Elementos Rodoviários- Volume 01 - Anexo 08

Contribuição

Considerando o cadastro digital do DAER (<https://www.daer.rs.gov.br/obras-de-arte-especial>), sugere-se compatibilizar o MEF e os cadastros do Volume 1 - Anexo 8 com as informações atualizadas do DAER, incluindo no orçamento os reforços das OAEs para o trem tipo TB-45 que efetivamente sejam necessários.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Como exemplo, cita-se a PONTE SOBRE O RIO PARANHANA (km 48+680 – pistas Direita e Esquerda), classificada como Classe 36 no site do DAER-RS e como Classe 45 no Anexo 8. Além disso, outros dados estão diferentes, como nome e quilometragem (PONTE S/ RIO SANTA MARIA – km 48+930).

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A sugestão foi acatada e os cadastros foram compatibilizados com as informações mais recentes do DAER.

Contribuição nº 561

Item

PER-PER - 3.1.8. Sistemas Elétricos e de Iluminação:

Contribuição

Sugere-se compatibilizar os escopos de trabalhos iniciais, restauração e manutenção com os prazos dispostos na tabela do item 3.1.8 do PER, de forma a clarificar as reais obrigações da concessionária para cada fase da concessão. Ex. na tabela não contempla nenhum escopo para ser entregue no prazo de trabalhos iniciais, diferentemente do exposto no texto.

Sugestão:

Parâmetros de Desempenho	Prazo de Atendimento/Fase		
	Trabalhos Iniciais	Recuperação	Manutenção
	12 Meses	60 Meses	360 Meses
Recuperação dos sistemas de iluminação da rodovia implantados com os objetivos de fiscalização pela PRE ou para prevenção de acidentes.	X		
Implantação de sistemas de iluminação na Rodovia nos trechos próximos às Bases SAU, CCO, Balanças fixas (nas novas e nas já existentes) e Postos da PRE (nos novos e nos já existentes).	X		
Implantação do sistema de iluminação das praças de pedágio juntamente com as referidas edificações.	X		
Limpeza geral de postes e luminárias e, se necessário, sua pintura. Substituição de postes, luminárias, reatores e lâmpadas danificadas.	X		
Recuperação integral de todos os sistemas elétricos e de iluminação, sob a responsabilidade do DAER, existentes ao longo do Sistema Rodoviário, nos acessos, trevos, entroncamentos, obras-de-arte e nas edificações operacionais, a ser executada de forma a manter as características originalmente existentes.		X	
Manutenção dos sistemas de energia e iluminação da Rodovia por meio da programação de conjunto de intervenções, de modo a preservarem as condições e garantir a integridade do patrimônio da Rodovia.			X

Resposta





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Agradecemos a contribuição.

A sugestão será acatada.

Contribuição nº 562

Item

3.1.8. Sistemas Elétricos e de Iluminação:

Contribuição

Sugere-se suprimir o item “1. Recuperação dos sistemas de iluminação da rodovia implantados com os objetivos de fiscalização pela PRE ou para prevenção de acidentes” no escopo de Trabalhos Iniciais, considerando que o mesmo consta no escopo de Restauração.

Sugestão: Exclusão do Item

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Será realizado o ajuste da redação no item 3.1.8. e o item 1 integrará apenas o escopo dos Trabalhos Iniciais.

Contribuição nº 563

Item

3.1.8. do PER - Sistemas Elétricos e de Iluminação

Contribuição

No Modelo Econômico Financeiro (MEF) identificamos apenas o custo relacionado ao consumo de energia das edificações. Caso seja responsabilidade da concessionária o custo com o consumo de energia da iluminação viária (acessos, trevos, entroncamentos e OAEs), solicita-se a precificação desse escopo no modelo econômico financeiro. Caso contrário solicita-se adequar a redação do item 10 do escopo de TRABALHOS INICIAIS.

Sugestão: 10. O custo com consumo de energia dos sistemas elétricos e de iluminação, relativos às edificações previstas na concessão, estará a cargo da concessionária.



Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A sugestão será acatada.

Contribuição nº 564

Item

3.1.8. do PER - Sistemas Elétricos e de Iluminação

Contribuição

Na implantação das obras de ampliação de capacidade e melhorias, entende-se que não é alocada à concessionária a obrigação de implantação de iluminação. Caso nosso entendimento esteja equivocado, sugere-se:

- 1) que a implantação de iluminação seja restrita a trechos urbanos e dispositivos;
 - 2) que as extensões dos trechos urbanos sejam definidos no PER;
 - 3) que a implantação da iluminação dos trechos existentes seja executada pari passu com as obras de ampliação e melhorias;
 - 4) que seja precificado esse escopo no MEF.
-

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Está prevista a implantação de iluminação apenas nas novas interseções.

Contribuição nº 612

Item

Estudos de Engenharia - 01. Cadastro de Elem. Rodoviários

Contribuição

Não foram localizados arquivos em formato dwg nos documentos de consulta pública.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Solicita-se que sejam disponibilizados os arquivos *.dwg dos projetos de engenharia, bem como se disponíveis os arquivos de dados do AutoCAD Civil 3D ou do software que foram utilizados para elaboração dos projetos e demais elementos técnicos para subsídio dos estudos, inclusive dados de Aerofotogrametria.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Os arquivos *.dwg foram disponibilizados em 27/08/2021, no endereço eletrônico <https://parcerias.rs.gov.br/rodovias>. Não há dados de Aerofotogrametria.

3.2. OBRAS DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO

Contribuição nº 540

Item

3.1.1. do PER - Pavimento

Contribuição

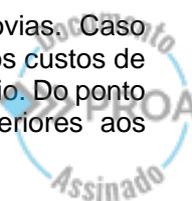
Parâmetros de Desempenho, Irregularidade longitudinal máxima: IRI integrado em segmentos de 200 m ... 48 Meses: 100% da Rodovia IRI < 3,0; IRI > 3,5 alcança apenas um nível apenas bom para condições de rolamento segundo estudo: Development of Thresholds for Travel Quality Assessment In Colombian Urban Roads - Scientific Figure on ResearchGate. Available from: https://www.researchgate.net/figure/Proposed-IRI-thresholds-for-various-operating-speeds_tbl3_309284101 O nível ótimo seria considerado abaixo de 1.

Sugestão: 48 meses: 100% da Rodovia IRI < 1

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Os parâmetros propostos são alinhados com outras concessões de rodovias. Caso houvesse a obrigação de se manter o IRI inferior a 1, ocorreria um aumento dos custos de manutenção de forma desproporcional, impactando o valor das tarifas de pedágio. Do ponto de vista do usuário, os custos associados a esta obrigação seriam superiores aos benefícios gerados. A sugestão não será acatada.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição nº 581

Item

Item 3.1.2 do PER - Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

Contribuição

No Escopo de Trabalhos Iniciais, itens 7 e 11, é definida a obrigação de reparo e implantação de dispositivos de defesa em trechos com desníveis acentuados ou obstáculos rígidos em bordos externos de curvas ou a menos de 3 m das faixas de rolamento. No entanto, a taxa utilizada no MEF de 6m/km é insuficiente para atender os parâmetros de segurança, considerando-se as características do relevo ondulado e montanhoso, bem como para atender aos requisitos técnicos exigidos quando da adequação de classe das rodovias para IA. Assim, tendo em vista o atendimento às atuais normativas de segurança viária, sugere-se a alteração do parâmetro no MEF para 200 m/km quando reparo e 300m/km quando implantação, bem como revisão do orçamento.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O MEF foi ajustado de forma a considerar nas fases de trabalhos iniciais e de recuperação, tanto para reparo quanto para implantação, a previsão de defensas com a taxa de 200m/km.

Contribuição nº 583

Item

3.1 – Obrigações de Recuperação e Manutenção

Contribuição

No Escopo de Trabalhos Iniciais, item 16, é solicitada aplicação de tachas retrorrefletivas em locais de maior risco de acidentes e junto às áreas operacionais, porém MEF não traz quantitativo ou valor referente a essa aplicação. Dessa forma, solicita-se incluir a precificação desse escopo no modelo econômico financeiro.

Resposta





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Agradecemos a contribuição.

Tais elementos constam na seção Manutenção de Pavimento.

Contribuição nº 584

Item

3.1 – Obrigações de Recuperação e Manutenção

Contribuição

Item 3.1.2 - Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança: No Escopo de Trabalhos Iniciais, item 14, é solicitada aplicação de telas antiofuscantes em pista dupla com comprimento mínimo de 400 metros, porém MEF não traz quantitativo ou valor referente a essa aplicação. Dessa forma, solicita-se incluir a precificação desse escopo no modelo econômico financeiro.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A contribuição será acatada e, portanto, o Modelo Econômico-Financeiro será ajustado.

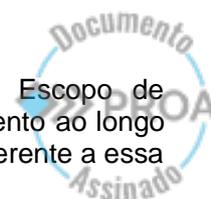
Contribuição nº 585

Item

3.1 – Obrigações de Recuperação e Manutenção

Contribuição

Item 3.1.2 - Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança.: No Escopo de Recuperação, item 4, é solicitada implantação de tachas refletivas no pavimento ao longo de toda a extensão da Rodovia, porém MEF não traz quantitativo ou valor referente a essa





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

aplicação. Dessa forma, solicita-se incluir a precificação desse escopo no modelo econômico financeiro.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Tais elementos constam na seção Manutenção do Pavimento.

Contribuição nº 586

Item

Item 3.1.3. do PER - Obras-de-arte Especiais

Contribuição

No Escopo de Manutenção, item 1, são requeridas ações de caráter estrutural (aumentos de seção transversal, elevação da capacidade das fundações, reforço nos seus diversos componentes estruturais entre outros) que objetivem a adequação das OAEs em caso de ampliações de capacidade previstas no item 3.2.3.1 do PER. O item 3.2.3.1 relacionado não foi encontrado no presente documento. Dessa forma sugere-se a identificação a que se refere o item 3.2.3.1.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Na versão final do PER será incluído o item que trata da adequação das OAEs em caso de ampliações de capacidade previstas no item 3.2.3.1 do PER.

Contribuição nº 587

Item

Item 3.1.3 do PER - Obras-de-arte Especiais

Contribuição

Tabela com prazos de atendimento: No Escopo de Manutenção das Obras de Arte Especiais, item 2, menciona-se a adequação das OAE's existentes ao TB-45, durante esta





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

fase de Manutenção. Entretanto, a tabela correlata com os prazos de atendimento, considera a duas datas de adequação na fase de recuperação (6 e 84 meses). Considerando ainda que não existe tal obrigação no escopo de Trabalhos Iniciais, sugere-se que o prazo para a adequação das OAE's ao TB-45 seja de 84 meses e que o texto referido seja realocado para o escopo de Recuperação.

Sugestão: Para o item "Todos os elementos estruturais da infra, meso e superestrutura que estiverem visíveis deverão estar livres de patologias. Os não visíveis deverão ser verificados através de critérios indiretos.", indicar 84 meses na tabela como prazo máximo para o atendimento completo do parâmetro indicado.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O atendimento completo dos parâmetros será em 84 meses.

Contribuição nº 588

Item

3.1 – Obrigações de Recuperação e Manutenção

Contribuição

Item 3.1.3 - Obras-de-arte Especiais - Tabela com prazos de atendimento: No Escopo de Manutenção das Obras de Arte Especiais, tabela de prazos item 7, menciona-se todos os elementos estruturais da infra, meso e superestrutura que estiverem visíveis deverão estar livres de patologias. Os não visíveis deverão ser verificados através de critérios indiretos.

O MEF não prevê verba suficiente para execução das manutenções ao longo dos 30 anos de concessão. Dessa forma, solicita-se incluir a precificação desse escopo no modelo econômico financeiro.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

No arquivo 'C2102_CAPEX_BLOCO 3', aba 'CAPEX Detalhado', do MEF os custos de alargamento e reforço estão quantificados nos itens 2.8.2 e 2.8.3 e a manutenção programada está no item 1.3.2.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição nº 589

Item

Item 3.1.3. do PER - Obras-de-arte Especiais

Contribuição

Solicita-se esclarecer em quais obras de arte especiais existentes, que já se encontram no padrão TB-45, deverão ser implantadas Lajes de Transição.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A necessidade de implantação de Lajes de Transição em obras de arte especiais que já se encontrem no padrão TB-45 deverá ser avaliada pela concessionária.

Contribuição nº 590

Item

Item 3.1.3 do PER - Tabela com os prazos de atendimento

Contribuição

Na tabela do item 3.1.3 que contém os prazos de atendimento dos Parâmetros de Desempenho, estipula-se a adequação das OAE's ao TB-45 e adequação às dimensões da rodovia, em até 84 meses, durante a fase de recuperação. Solicita-se que, para os segmentos rodoviários com previsão de obras de ampliação de capacidade, essas adequações sejam ser feitas concomitantemente às obras de ampliação e melhorias.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Entende-se que o prazo de 84 meses é compatível com a obrigação de adequação das OAE's ao TB-45 e às dimensões da rodovia. A sugestão não será acatada.

Contribuição nº 591





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Item

Item 3.1.3 do PER - Obras-de-arte Especiais

Contribuição

No escopo de Trabalhos Iniciais, item 2, e no escopo de Manutenção é exigida a pintura das estruturas das OAEs; entretanto o MEF não precifica a execução desse serviço ao longo de toda a concessão. Nesse sentido, solicita-se a exclusão desta obrigação contratual do PER, tendo em vista que a pintura das estruturas das OAEs não é recomendada por possibilitar que eventuais patologias sejam camufladas, impossibilitando a identificação preventiva durante as campanhas de inspeção de rotina.

Sugestão: Exclusão do item: "2. Limpeza e pintura de guarda-corpos, guarda-rodas e da estrutura."

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Entende-se que os serviços de limpeza e pintura são necessários para a adequada manutenção das OAEs. A sugestão não será acatada.

Contribuição nº 592

Item

Item 3.1.3 do PER - Obras-de-arte Especiais

Contribuição

No escopo de Recuperação, item 10, faz-se menção a trechos urbanos estabelecidos no item 3.2.5.1 do PER. O item 3.2.5.1 relacionado não foi encontrado no presente documento. Dessa forma solicita-se indicação dos trechos considerados urbanos no PER.

Resposta

Agradecemos a contribuição,

A sugestão será acatada. Na versão final do PER será incluído item indicando os trechos considerados urbanos, mais especificamente, no Apêndice C (tabela 37).





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição nº 593

Item

Item 3.1.5 do PER - Terraplenos e Estruturas de Contenção

Contribuição

Tabela com prazos de atendimento: No escopo de Trabalhos Iniciais, item 2, é requerida remoção de todos os materiais, sendo que qualquer escorregamento ou erosão situado a menos de 4 m das faixas de rolamento demandará uma intervenção. A tabela de prazos deste item, possui um parâmetro de 5 m para ausência de material resultante de deslizamento. Desse modo, solicita-se alinhamento entre os parâmetros exigidos no PER.

Sugestão: Ausência total de material resultante de deslizamento ou erosões a menos de 4 m das faixas.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A sugestão será acatada.

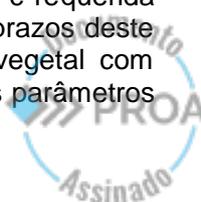
Contribuição nº 594

Item

Item 3.1.6 do PER - Canteiro Central e Faixa de Domínio

Contribuição

Tabela com prazos de atendimento: No Escopo de Trabalhos Iniciais, item 4, é requerida roçada do revestimento vegetal a 4 m das faixas de rolamento. A tabela de prazos deste item, possui um parâmetro de 5 m para ausência total de revestimento vegetal com comprimento superior a 30 cm. Desse modo, solicita-se alinhamento entre os parâmetros do PER.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Sugestão: Ausência total de vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm nos demais locais da faixa de domínio numa largura mínima de 4m, e nos bordos internos das curvas, com largura suficiente para assegurar adequada visibilidade.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A sugestão será acatada.

Contribuição nº 686

Item

3.1.7 do PER – Parâmetros de Desempenho

Contribuição

Edificações e instalações operacionais existentes na Rodovia totalmente; recuperadas e reformadas para se adequarem às funcionalidades e aos padrões de operação requeridos, observado o disposto na Obrigações de Serviços Operacionais. Constatou-se que o valor apresentado para adequação das praças existentes a todas as exigências de edital é, em verdade, insuficiente, com a adoção de um fator de 25% sobre um valor de praça já subdimensionado, o que não coaduna (i) com a real necessidade do valor; (ii) com o aumento do preço dos insumos e produtos; e (iii) com o índice adotado pelo EVTE.

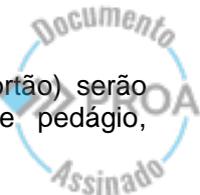
Em uma análise preliminar, foi verificado que os custos de reforma não cobrem os custos para implantação de passarela para atendimento de todas as cabines, assim como que as atividades de reforma exigem uma série de custos extras, como, por exemplo, a necessidade de demolição de estruturas e elementos existentes para permitir a construção e atendimento das novas exigências.

Recomendamos, assim, seja realizado levantamento das efetivas necessidades de reforma das edificações, considerando os custos extras de reforma e promovendo a reavaliação dos preços imputados para as edificações, realizando cotações de mercado, prevendo as edificações nos locais e estabelecendo as condições que efetivamente serão executadas.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

As duas praças de pedágio existentes do bloco 3 (Flores da Cunha e Portão) serão realocadas. Portanto, os valores para construção de novas praças de pedágio, disponibilizados no MEF, estão adequados aos parâmetros de mercado.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição nº 687

Item

3.1.7 do PER – Parâmetros de Desempenho

Contribuição

Escopo do Trabalhos Iniciais

Edificações e instalações operacionais existentes na Rodovia totalmente; recuperadas e reformadas para se adequarem às funcionalidades e aos padrões de operação requeridos, observado o disposto na Obrigações de Serviços Operacionais. Foi constatada uma divergência entre texto da página 27 do PER - BLOCO 3 - REV02, na qual exige a realização de reformas das edificações existentes na fase dos "Trabalhos Iniciais", em 12 meses, face ao quadro apresentado na página 28, que exige reformas e adequações na fase de "Recuperação" e no período de 24 meses.

Sugerimos, desta forma, sejam promovidas correções a redação da página 27, uniformizando a obrigação contratual de reformas e adequações para fase de "recuperação", em um prazo de 24 meses.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A sugestão será acatada.

Contribuição nº 689

Item

3.1.2 - Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

Contribuição

Escopo de Recuperação - 1. Implantação das sinalizações verticais complementares do tipo educativas e de indicação, e complementação da implantação de defensas, barreiras de segurança e atenuadores de impacto necessários ao longo de toda a Rodovia, inclusive com a substituição e adequação às normas mais atualizadas de dispositivos preexistentes. A redação original do PER consta com a menção de "substituição e adequação às normas



Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

mais atualizadas de dispositivos preexistentes". Tal passagem pode levar a uma interpretação na qual se entenda pela possibilidade de exigir a troca de todas as defensas metálicas semi-maleáveis existentes no trecho para as defensas certificadas (norma mais atualizada), o que geraria um custo extremamente alto e não previsto no EVTE. Todavia, apesar do custo expressivo que tal obrigação ensejaria, não se teria, em contrapartida, nenhum ganho de segurança para o usuário.

O texto em questão já foi visto similarmente em outros editais de concessão, onde se entende que o órgão regulador buscava garantir a troca dos dispositivos atenuadores e absorvedores de impacto, substituindo os terminais "enterrados". Ocorre que, na redação específica do PER, o que se tem na realidade é o surgimento de um grande risco da exigência ser cobrada para todos os elementos, gerando custos não previstos para o período de concessão sem a contrapartida que o justifique.

Portanto, sugere-se seja alterada a redação, incluindo no texto a possibilidade de manutenção das defensas semi-maleáveis já implantadas até a ocorrência de acidente que danifique mais que 50% do tramo, com a substituição dos terminais de entrada e saída, implantação de atenuadores e absorvedores de impacto (conforme norma mais atualizada aplicável) e regularização de elementos de transição com barreira rígida, como o "tripla onda".

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A redação do item objeto da contribuição será adequada na versão final do PER, de modo a evitar que haja a interpretação equivocada mencionada na contribuição.

Contribuição nº 690

Item

3.1.2 - Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

Contribuição

Quadro de Parâmetros de Desempenho

Parâmetro de desempenho: Ausência de locais com sinalização vertical em desacordo com o CTB e resoluções do CONTRAN

Prazo: 9 meses

O texto incluído na tabela de Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança inclui a "Ausência de locais com sinalização vertical em desacordo com o CTB e resoluções do





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

CONTRAN". Ocorre que não é possível proceder com a simples retirada de toda a sinalização vertical em desacordo com o CTB e CONTRAN, uma vez que a inexistência de sinalização pode gerar riscos ainda maiores do que uma sinalização em padrão diferente dos manuais. A garantia do parâmetro estabelecido, de forma segura também aos usuários, vem acompanhada da necessidade da geração de um projeto de sinalização/análise de toda a rodovia, o que seria possível de ser realizado em um curto prazo de 9 meses. O período agregado constitui prazo insuficiente para levantamento de campo, geração de projeto, contratação de empresa para realização dos serviços e execução dos trabalhos necessários para cumprimento desse escopo.

Sugere-se, desta forma, seja estabelecido o prazo de 12 meses para conclusão da obrigação contratual, nos moldes realizados pela ANTT - PR.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A contribuição será acatada.

Contribuição nº 691

Item

3.1.2 - Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

3.1.2. Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança - Quadro de Parâmetros de Desempenho (pág 19 - PER - BLOCO 03 - REV02)

Parâmetro de desempenho: Ausência de problemas estruturais em passarelas de pedestres
Prazo: 9 meses.

A tabela incluída no item 3.1.2 do PER - BLOCO 03, utiliza da palavra "ausência" quanto aos problemas estruturais, o que remete a não tolerância da existência de qualquer patologia na prestação do serviço, independente da severidade desta em funções estruturais da OAE. Assim, entende-se que mesmo fissuras pequenas e comuns em estruturas de concreto não seriam toleradas. Como consequência de tal obrigação, a concessionária seria obrigada a realizar uma recuperação completa e extensa em todas as passarelas do sistema rodoviário, o que seria inviável para o curto prazo de 9 meses ali previsto, sendo prazo insuficiente para realização de levantamento detalhado, geração de projeto, contratação de empresa especializada e execução.

Assim, recomenda-se (i) seja indicado como parâmetro de desempenho o atingimento de uma classificação mínima dos parâmetros estruturais, adotando-se os parâmetros de





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

inspeção dos manuais do DNIT; ou (ii) seja estabelecido prazo de 12 meses para cumprimento da exigência contratual.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Entendemos que o prazo de 9 meses é adequado para a correção de problemas em estruturas simples como passarelas.

**3.3. OBRIGAÇÕES DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E
MANUTENÇÃO DE NÍVEL DE SERVIÇO**

Contribuição nº 139

Item

3.2.1.2. do PER - Obras de Melhorias: Paradas de ônibus

Contribuição

Paradas de ônibus 20/07/2021: Recomenda-se incluir no edital de concessão definições quanto às paradas de ônibus, tanto nos perímetros urbanos quanto nas rodovias (recuos, baias, demarcação e abrigos padronizados) nos trechos que ficarão sob concessão.

Recomenda-se consulta às prefeituras e empresas que operam o transporte coletivo nas regiões abrangidas, sobre a localização dos pontos de embarque/desembarque, principalmente nos perímetros urbanos.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Serão inseridos os locais de pontos de ônibus no PER, por SRE.

Contribuição nº 147





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Item

3.2.1.2. do PER - Obras de Melhorias: Paradas de ônibus

Contribuição

Bom dia!

Prezados, considerando que estas concessões das rodovias estaduais serão por 30 anos, entendemos que este é o momento de definir de forma transparente todas as obrigações que a concessionária vencedora terá pela frente, assim como o prazo para cada etapa, de acordo com os critérios de prioridade que estão sendo definidos.

Por isso, encaminhamos em anexo uma sugestão/contribuição que é muito relevante para o sistema de transporte público da região, e em consequência, para toda a população que utiliza o transporte coletivo.

Ficamos no aguardo de sua análise, e se possível, de retorno sobre esta questão - se já está contemplado nos editais ou se será incluída.

Anexo:

Recomenda-se incluir no edital de concessão definições quanto às paradas de ônibus, tanto nos perímetros urbanos quanto nas rodovias (recuos, baias, demarcação e abrigos padronizados) nos trechos que ficarão sob concessão. Recomenda-se consulta às prefeituras e empresas que operam o transporte coletivo nas regiões abrangidas, sobre a localização dos pontos de embarque/desembarque, principalmente nos perímetros urbanos.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Serão inseridos os locais de pontos de ônibus no PER, por SRE.

Contribuição nº 336

Item

PER - Obrigações da Concessionária

Contribuição





Respostas à Consulta Pública Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul Bloco 3

Primeiramente gostaríamos de parabenizar a iniciativa do Governo do Estado do Rio Grande do Sul e seus assessores pelo projeto de privatização das rodovias do RS, assim como a qualidade dos materiais e estudos disponibilizados para a sociedade participar e contribuir de um projeto de suma importância para a sua população.

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 item 3 deste documento.

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.

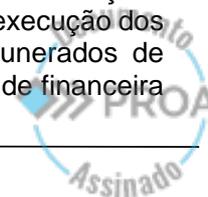
Entretanto, quando são apresentados investimentos obrigatórios em prazos mais longos como, por exemplo, nos anos 7, 12 e 25 da concessão, estes são influenciados por diversas premissas utilizadas para a projeção do crescimento de tráfego, detalhados no estudo de demanda disponibilizado no data room da 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



Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Agradecemos a contribuição.

Com relação aos investimentos previstos no Bloco 3, será previsto um ciclo único até o 7º ano da concessão.

Contribuição nº 445

Item

3.2. Obrigações de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível de Serviço

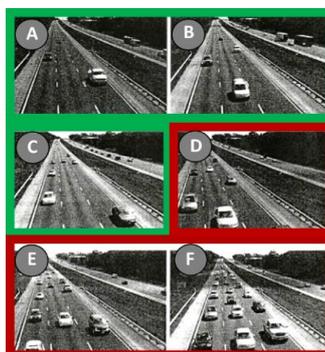
Contribuição

Pergunta 2: A análise do material disponibilizado para consulta demonstra que os investimentos são tímidos, com ampliações de trechos que em média não ultrapassam 5Km por período. Um ligeiro levantamento de custos demonstra que a capacidade arrecadatória prevista da concessionária propicia investimentos muito maiores que aqueles dispostos no material de consulta publicado. Requer esclarecimento?

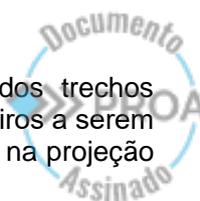
Resposta

Agradecemos a contribuição.

Os investimentos em ampliação de capacidade estão previstos para serem realizados quando o nível de serviço atingir 200 horas em nível "D", isto é, quando o tráfego perder a sua fluidez, como demonstrado no exemplo da figura a seguir:



Os dados obtidos em contagens volumétricas apontaram que determinados trechos rodoviários já estão com o nível de serviço "D". Por esta razão, serão os primeiros a serem ampliados. Para os demais trechos, o nível de serviço foi estimado com base na projeção de tráfego.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

A definição da tarifa é uma resultante técnica, apurada através de um modelo econômico-financeiro que pondera, em linhas gerais, o volume de investimentos exigidos considerando-se o tráfego e as condições atuais das rodovias, o prazo para a sua realização e as taxas de remuneração do capital investido. Esta metodologia é aplicada em estudos semelhantes como as Rodovias do Paraná e as tarifas apresentadas foram as obtidas como as necessárias, para viabilizar o projeto do ponto de vista econômico. Para que haja um aumento nos investimentos em ampliação, é necessário que também ocorra um aumento no fluxo de veículos que transitarem pelas praças de pedágio.

Contribuição nº 445

Item

3.2. Obrigações de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível de Serviço

Contribuição

Pergunta 3: O PER possibilita a apresentação de planejamentos a cada 4 anos, quando os mesmos já deveriam ser pré-projetados com possibilidade de ajustes justificados. Desta forma, haveria mais transparência nos serviços que seriam prestados, investimentos, melhorias e manutenção.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Quanto à possibilidade de o planejamento das obras do PER ser apresentado quadrienalmente, esta deverá ser uma demanda do Poder Concedente e da Sociedade; apenas nestes casos podem ser revistos os investimentos e reequilibrado o contrato. A futura Concessionária, em não havendo demanda do Poder Concedente, deverá executar as obras previstas no PER, sem alteração tarifária.

Contribuição nº 541

Item

3.2.4.1. do PER - Parâmetros Técnicos

Contribuição





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Parâmetros da Classe da Rodovia: Adaptação de parte das rodovias a adotarem padrão geométrico classe especial.

Sugestão: As características geométricas das obras das Obrigações de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível de Serviço a serem executadas na Rodovia deverão ser estabelecidas tendo em vista a Classe Especial em no mínimo 50% dos subtrechos e classe I-A no restante, o relevo dos terrenos atravessados e os tráfegos existente e futuro. ... Obrigação de atendimento à Classe I-A: a CONCESSIONÁRIA deverá, nos mesmos prazos previstos para concluir as duplicações, adequar as pistas existentes e as novas pistas aos parâmetros geométricos aplicáveis às rodovias de Classe I-A, de tal forma que até o 23o (vigésimo terceiro) ano da Concessão toda a rodovia esteja adequada à Classe IA e 50% adequada a Classe Especial, observado o disposto no parágrafo a seguir.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Entendemos adequado manter a obrigação de o Concessionário realizar as duplicações no padrão classe IA, destacando-se que as rampas e curvas verticais das pistas existentes não precisarão ser adequadas.

Contribuição nº 578

Item

Tabela 13 do PER (Faixas Adicionais)

Contribuição

Há um aparente erro material de quantidade no trecho 28 (é um trecho de 2,02km que está com 121,4km de faixas adicionais por sentido) e no trecho 32 (é um trecho de 2,60km que está com 223,1km de faixas adicionais por sentido). Solicita-se correção desse quadro.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O quadro será corrigido.

Contribuição nº 598





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Item

Estudo de Engenharia - Projetos Funcionais

Contribuição

Na Tabela 12 do PER, há indicação de projeto de duplicação na BRS-470, trecho 32, em uma extensão de 13,00 km (anos 4 a 6). No MEF, há quantificação e orçamentação para os mesmos 13,00 km de duplicação. No entanto, não foram localizados quantitativos e valores orçados para o pacote de obras de melhorias nesse segmento de duplicação (dispositivos, vias marginais, adequação de acessos, retornos em desnível, adequação de retornos alça de xícara) entre outras necessidades da duplicação.

Em consulta aos projetos funcionais disponibilizados foi identificada uma quantidade representativa dessas obras de melhorias.

Sugere-se adequar as quantidades do PER e os respectivos valores orçados no MEF para tais obras de melhoria, conforme apresentado no projeto de referência.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O detalhamento das intervenções previstas será descrito no PER. No MEF, o orçamento das duplicações considera as intervenções.

Contribuição nº 599

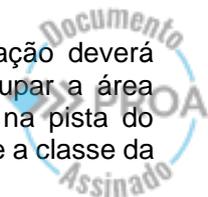
Item

3.2.1.2. do PER - Obras de Melhorias

Contribuição

Quanto à largura dos acostamentos, sugere-se compatibilizar as informações visto que o segundo parágrafo exige, no mínimo acostamento de 2,50 m, independentemente do perfil topográfico, enquanto o parágrafo seguinte atribui larguras diferentes para terrenos ondulados e montanhosos.

Sugestão: Quanto às obras de implantação de terceiras faixas, a implantação deverá ocorrer nas datas indicadas na Tabela 15. As terceiras faixas poderão ocupar a área destinada para acostamento, sendo que deverá ser mantido acostamento na pista do sentido oposto, respeitando-se as larguras de acordo com o perfil topográfico e a classe da rodovia.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Os acostamentos deverão ser adequados até o Ano 8 da Concessão. Caso ocorra a ampliação em um determinado Subtrecho (SRE) antes do Ano 8, a adequação dos acostamentos deverá ocorrer no ano da ampliação. A largura dos acostamentos deverá ser adotada em função do perfil topográfico: 2,5 m para os terrenos planos, 2,0 m para os terrenos ondulados e 1,5 m para os terrenos montanhosos. Nesta etapa também deverão ser adequadas as larguras das faixas.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A sugestão será acatada.

Contribuição nº 600

Item

3.2.1.2. do PER - Obras de Melhorias e 3.2.4.1. Parâmetros da Classe da Rodovia

Contribuição

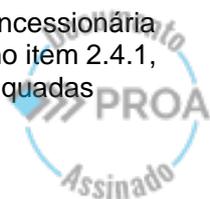
No item 3.2.4.1, sugere-se alteração do seguinte texto "As ampliações de duplicação deverão contemplar as correções de traçado, para que as curvas existentes e novas sejam adequadas às normas e instruções técnicas, em função das classes das rodovias atuais e projetadas", compatibilizando sua redação com o preconizado no item 3.2.4.1 Parâmetros de Classe da Rodovia: "As rampas e curvas verticais das pistas existentes não precisarão ser adequadas."

Sugestão: As ampliações de duplicação e terceiras faixas, quando da adequação para as novas Classes Funcionais, não deverão contemplar correções de traçado para as curvas existentes.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Nos locais com previsão de correção de traçado descritos no PER, caberá à Concessionária a adequação da geometria destas curvas. Nos demais locais, vale o descrito no item 2.4.1, que as rampas e curvas verticais das pistas existentes não precisarão ser adequadas





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição nº 604

Item

3.2.2.2. do PER - Obras de Fluidez e Conforto

Contribuição

Sugere-se excluir o item 3.2.2.2. Obras de Fluidez e Conforto do PER visto que a capacidade adequada da via já estar garantida pelo item do PER - 3.2.4.2. Parâmetros Gerais: "De cada interseção a ser detalhada, deverá fazer parte o respectivo estudo de capacidade dos ramos, de acordo com a demanda de tráfego para o horizonte de projeto considerado, que não deverá ser inferior a 20 anos. Assim, o número de faixas por ramo resultará da demanda de tráfego prevista. "

Sugestão: Exclusão item 3.2.2.2.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

As interseções deverão ser adequadas quanto à capacidade de escoamento, fator que independe da capacidade do eixo da via. Dessa forma o texto será mantido, portanto, a sugestão não será acatada.

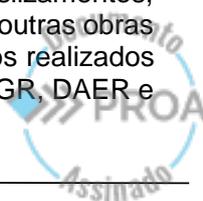
Contribuição nº 605

Item

3.2.3. do PER - Obras Emergenciais

Contribuição

Considerando a recorrência conhecida nas regiões montanhosas de deslizamentos, quedas de blocos de rocha, recalques em aterros de encontro de OAEs, entre outras obras emergenciais, solicita-se disponibilizar histórico de ocorrências e investimentos realizados nos últimos 3 anos em medidas corretivas e de manutenção realizadas pela EGR, DAER e DNIT.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Resposta

Agradecemos a contribuição, todavia, não será possível atender à solicitação, uma vez que a informação não está disponível.

Contribuição nº 608

Item

PER- 3.2.2.1. Obras de Capacidade Condicionadas ao Volume de Tráfego

Contribuição

Sugere-se que o prazo para implementação das obras de capacidade condicionadas ao volume de tráfego seja ampliado para 36 meses, por similaridade ao procedimento adotado nos Editais de Concessões Federais.

Sugestão: Uma vez atingido o gatilho em qualquer um dos subtrechos especificados, a CONCESSIONÁRIA terá um prazo máximo de 36 (trinta e seis) meses para a realização e conclusão dos investimentos de ampliações do respectivo subtrecho, incluindo a adequação de OAEs, acessos e interconexões, contado a partir do mês subsequente àquele que o gatilho for atingido.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A sugestão será acatada, mantendo a similaridade com a concessão estadual da RSC-287.

Contribuição nº 609

Item

3.2. Obrigações de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço

Contribuição

3.2.1. Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias: Sugere-se que as obras previstas no PER após o Ano 10 possam ter seu cronograma antecipado ou postergado em função





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

dos gatilhos previstos no PER. Sugere-se ainda que, caso o gatilho não seja atingido até o 25º ano de concessão, a concessionária não seja obrigada a realizar tais investimentos.

Sugestão: As obras previstas após o Ano 10 terão o seu cronograma adequado, em função dos gatilhos de ampliação previstos no item 3.2.2.1. As duplicações, terceiras faixas, interseções, marginais e demais elementos poderão ter o seu ano de implantação postergado ou antecipado, em função das alterações do VDMA nas praças de pedágio de referência monitoradas até o 25º ano.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Com relação aos investimentos previstos no Bloco 3, será previsto um ciclo único até o 7º ano da concessão.

Contribuição nº 610

Item

3.2. Obrigações de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço

Contribuição

3.2.4. – Parâmetros Técnicos - Tabela 25 do PER: Adequações em Acessos: Sugere-se esclarecer o entendimento quanto às premissas técnicas (recomendações normativas específicas “DAER/ DNIT”) para as tipologias de acesso (largura de faixa de recuo, aceleração e desaceleração, taper), visto na referida Tabela apresenta-se uma classificação de acesso por atividade, como posto de combustível, industrial, comercial, jazida, escola, assim como não identificado. Solicita-se, ainda, revisão dos valores de orçamentos do MEF de acordo com a tipologia do acesso.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Serão definidos os locais exatos das melhorias de acesso.

Contribuição nº 611

Item





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

3.2.1.2. do PER - Obras de Melhorias

Contribuição

Todas as intervenções para Ampliação de Capacidade exceto Duplicação, estão classificadas como Obras de Melhoria.

Sugere-se verificação e alteração desta classificação apresentada no PER, devido ao entendimento de obras de aumento de capacidade serem àquelas correlacionadas ao melhor nível de serviço e capacidade de tráfego.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A sugestão será acatada.

Contribuição nº 625

Item

3.2.2.1. Obras de Capacidade Condicionadas ao Volume de Tráfego

Contribuição

Tabelas 29 e 30: Entende-se do estudo que o VDM das Praças é o gatilho para obras de ampliação de capacidade nos trechos homogêneos, independente do acompanhamento do nível de serviço/VDM dos respectivos trechos.

Solicita-se revisão do título da última coluna das tabelas 29 e 30 do PER para "Gatilho VDMA na Praça"

Resposta

Agradecemos a contribuição. Será realizado o ajuste no PER, de forma a refletir o novo cronograma de investimentos.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

3.4. OBRIGAÇÕES DE CONSERVAÇÃO

Contribuição nº 16

Item

1.3. do Modelo Operacional - Serviços das Conservações Rotineira e Emergencial Modelo Operacional e 3. do PER - Obrigações da Concessionária

Contribuição

C2102-VOLUME 7-BLOCO 3-REV 1.pdf -1.3.2. Caracterização dos Elementos a Serem Conservados Durante a Concessão: Deverão ser adicionado aos itens do Programa de Conservação: Os acostamentos e as saídas e entradas das vias deste Bloco de concessão

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A manutenção dos acostamentos e das interseções é de responsabilidade da concessionária durante todo o prazo da concessão. Até o prazo de 12 meses a contar da data da assunção da rodovia, a concessionária deverá reduzir os desníveis entre a faixa de tráfego e o acostamento nos trechos em pista dupla até o limite de 50mm, e após 24 meses, o degrau máximo entre a pista de rolamento e o acostamento deverá ser de 15 mm.

3.5. OBRIGAÇÕES DE SERVIÇOS OPERACIONAIS

Contribuição nº 12

Item

3 do PER - Obrigações da Concessionária

Contribuição

Parâmetros de Desempenho: fica permitido filas máximas de 150 metros de extensão e 300 metros nas vésperas de feriados....





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Sugestão: fica permitido filas máximas de 150 metros de extensão e 300 metros nas vésperas de feriados....

Resposta

Agradecemos a contribuição.

De acordo com os Parâmetros de Desempenho dos Sistemas de Pedágio e Controle de Arrecadação, item 3.4.6. do Plano de Exploração da Rodovia, são permitidas “filas máximas nas praças de pedágio, limitadas a 200 m de extensão, limite que deverá ser visualizado por meio de faixa sinalizada no pavimento. Para aferição deste parâmetro será analisado, durante 15 minutos, se as filas ficam permanentemente maiores do que o patamar estipulado de 200 m, caracterizando, desta maneira, infração. Filas máximas limitadas a 400 m nas vésperas e nos feriados, fins de semana e eventos notáveis, sendo esta extensão também demarcada na Rodovia.”

Esse parâmetro de desempenho está em linha com outras rodovias estaduais e federais como por exemplo, as Rodovias Integradas do Sul e a RSC-287.

Contribuição nº 542

Item

3.4.6.2. do PER - Sistemas de Pedágio e Controle de Arrecadação

Contribuição

Parâmetros Técnicos para a Operação das Praças de Pedágio: Inclusão de pista dedicada ao sistema de cobrança automática nos pedágios, visto que alguns pedágios compartilham essa pista eliminando a vantagem de velocidade da mesma.

Sugestão: No início, deverá ser implantado, no mínimo, 1 equipamento automático por sentido em cancela não compartilhada com sistema de cobrança manual ou semiautomática, por praça de pedágio para posterior substituição gradativa dos equipamentos existentes

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Foi prevista cobrança automática com pista exclusiva em todas as praças de pedágio do sistema rodoviário.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição nº 546

Item

Item 3.4.10 do PER - Posto da Polícia Rodoviária Estadual

Contribuição

Estamos entendendo que o escopo para os postos de polícia refere-se apenas a reforma dos existentes, não sendo necessárias ampliações.

Sugestão: Os Postos Operacionais da PRE deverão ser reformados ou adaptados, mantendo as suas características existentes, além de todos os demais elementos necessários à sua operacionalização tais como tapers de entrada e saída, iluminação, sinalização indicativa, entre outros. Os Pátios de Apreensão de Veículos existentes deverão ser reformados, cercados e iluminados.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A sugestão será acatada.

Contribuição nº 547

Item

Item 3.4.10 do PER - Posto da Polícia Rodoviária Estadual

Contribuição

Esclarecer qual será a responsabilidade da concessionária sobre os pátios de apreensão (somente reforma, ou reforma e operação do pátio) e, ainda, se cabe exploração comercial.

Sugestão: O pátio de apreensão deve ser reformado pela concessionária e entregue à PRE para operação e gestão.

Resposta

Agradecemos a contribuição.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

A sugestão será acatada.

Contribuição nº 549

Item

3.4.4.6 do PER - Pontos de Parada e Descanso para Caminhoneiros - PPD

Contribuição

Solicita-se revisão do item, considerando que a lei nº 13.103/2015 prevê 11 horas de descanso para um período de 35 horas. Esta adequação mitiga os riscos de veículos parados por longos períodos aguardando contratação de cargas ou veículos abandonados, que podem prejudicar a segurança do PPD e limitar o seu benefício.

Sugestão: Os PPDs deverão ter em cada unidade área de 4 mil m², possibilitando o atendimento aos caminhoneiros 24 horas por dia e 7 dias por semana, com edifício de pelo menos 150 m² contendo sanitários (femininos e masculinos), inclusive para pessoas especiais, chuveiros (água quente), além de estacionamento exclusivo, com vagas de, no mínimo, 90 m². A área deverá possuir sistema de vigilância e segurança privada e serviço de internet sem fio aos seus usuários. Os serviços e o acesso à infraestrutura listados acima deverão ser ofertados sem custo aos usuários. O tempo de permanência máximo para cada veículo, será de 11 horas, contínuas, a cada período de 35 horas atendendo o disposto na Lei nº 13.103/2015 e no Decreto nº 8.433/2015.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A sugestão será acatada.

Contribuição nº 550

Item

7. do PER - Apêndices

Contribuição





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Tabela 36: Apêndice E: A tabela de quantitativos mínimos de recursos operacionais prevê 2 motocicletas, porém o escopo de atuação desses veículos não está claro no PER.

Sugestão: Dessa forma, solicita-se incluir redação no PER, logo abaixo da tabela do apêndice E, indicando que "as motocicletas deverão ser utilizadas para serviços de atendimento ao usuário".

Resposta

Agradecemos a contribuição.

As motos serão retiradas do PER e do MEF.

Contribuição nº 559

Item

3.4. do PER – Obrigações de Serviços Operacionais

Contribuição

O PER determina na Tabela 31, bem como nos itens 3.4.4.1 (atendimento médico) e 3.4.4.2 (atendimento mecânico) que os serviços de atendimento médico e mecânico estejam disponibilizados no 6º mês. Solicita-se confirmar nosso entendimento que estes serviços serão disponibilizados no 6º mês inclusive para os trechos atualmente administrados pela EGR.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Esclarecemos que os serviços deverão estar disponíveis em toda a Concessão, inclusive antigos trechos EGR.

Contribuição nº 565

Item

PER-3.4.6 - Sistemas de Pedágio e Controle de Arrecadação





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição

Sugere-se que a alteração da localização das praças de pedágio em até 5 km fique a critério da Concessionária, sem que a alteração seja submetida à aprovação do Poder Concedente conforme procedimento adotado nos Editais Federais de Concessão recentes.

Sugestão: A CONCESSIONÁRIA deverá implantar e operar o sistema de arrecadação de pedágio, os edifícios de apoio e as praças de pedágio, ao longo do trecho a ser concedido, com a localização de acordo com o Apêndice F, podendo sua posição ser alterada em até 5km. Caso a CONCESSIONÁRIA julgar conveniente a alteração de qualquer praça de pedágio, além dos 5 km, deverá submeter ao PODER CONCEDENTE, para sua aprovação, o estudo técnico e a análise do impacto no tráfego local, que justifiquem a alteração da localização da praça de pedágio.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Entendemos necessária a aprovação do Poder Concedente na eventual alteração da localização das praças de pedágio. Por esta razão, a contribuição não será acatada.

Contribuição nº 571

Item

Tabela 36 do PER - Apêndice E: Quantitativos Mínimos das Instalações e Equipamentos das Obrigações de Serviços Operacionais

Contribuição

O PER menciona que as câmeras deverão ser instaladas na Sede Administrativa/CCO, nos prédios administrativos das Praças de Pedágio, 2 por passarela, 1 por Posto da PRE, 1 por Posto de Pesagem e, também, ao longo do Sistema Rodoviário, não permitindo pontos cegos. Tendo em vista que não foi identificado no MEF quantitativo para as edificações, solicita-se que seja incluído no MEF orçamento atendimento ao escopo completo.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O custo de implantação das câmeras, inclusive para as edificações, está previsto na guia "Permanência e Custos Equi" do arquivo OPEX do MEF.

Contribuição nº 572





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Item

3.4.3.4. do PER - Sistema de Controle de Velocidade

Contribuição

Sugere-se excluir do escopo de obrigações da Concessionária o item (vi) impressão das notificações de infração e, posteriormente, das notificações de penalidade. Caso a Concessionária seja a responsável por estes serviços, sugere-se que seja informada uma média da quantidade de impressões a serem realizadas por mês, para que os custos desta natureza possam ser estimados.

Sugestão: Exclusão do item: "(vi) impressão das notificações de infração e, posteriormente, das notificações de penalidade."

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A sugestão será acatada.

Contribuição nº 573

Item

3.4.7.1. do PER - Painéis Fixos de Mensagens Variáveis

Contribuição

Nos Parâmetros Técnicos exige-se "Área mínima de 12,6 m²", considerando que na Instrução de Serviço para Sinalização Rodoviária do DAER não consta tal especificação, sugere-se que a exigência de área mínima para o PMV Fixo seja alterada conforme a resolução 3576 da ANTT que recomenda dimensões mínimas para PMVs de 12 m², com pena de criar dificuldades na identificação de fornecedores.

Sugestão: Os painéis deverão ter as seguintes características técnicas:

Área mínima de 12 m²

Resposta





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Agradecemos a contribuição.

A sugestão será acatada.

Contribuição nº 574

Item

3.4.7.2. do PER - Painéis Móveis de Mensagens Variáveis

Contribuição

Nos Parâmetros Técnicos do item 3.4.7.2 do PER indica-se "Os PMVs móveis deverão ter as mesmas características técnicas dos PMVs fixos, à exceção de: área mínima de 5 m²". Tendo em vista maior clareza em relação às dimensões exigidas para os PMVs móveis, sugere-se a redação indicada.

Sugestão: Os PMVs móveis deverão ter as mesmas características técnicas dos PMVs fixos, à exceção de: área mínima de 5 m². Os PMVs móveis deverão ter área útil de 3,21 m² e área total de 4,42 m².

Área mínima de 12 m²

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A sugestão não será acatada. As dimensões seguem as recomendações preconizadas pela ANTT.

Contribuição nº 575

Item

3.4.8. do PER - Sistema de Pesagem e 3.4.7.3. - Parâmetros Técnicos dos Demais Elementos do Sistema de Comunicação

Contribuição

Tendo em vista que:





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

- 1) o prazo médio para realização de manutenções preventivas nos sistema de pesagem é de 6 horas e que, para manter o funcionamento e confiabilidade do sistema, é necessário realizá-la em uma periodicidade mensal;
- 2) a aferição do sistema deve ser realizada, obrigatoriamente, uma vez ao ano e demanda um prazo médio execução de 12 horas;
- 3) se houver algum questionamento por parte dos usuários sobre o sistema, a qualquer tempo, a Concessionaria é obrigada a realizar nova aferição;

Entende-se que o tempo restante para solucionar eventos adversos é muito curto. Dessa forma, sugere-se substituir a redação: "Qualquer balança não deverá sofrer paralisação superior a 120 horas por ano, exceto se por determinação da DAER/RS" pelo indicado.

Sugestão: Qualquer balança não deverá sofrer paralisação superior a 120 horas por ano, exceto se por determinação da DAER/RS. Não serão consideradas para efeito de atendimento a este índice as paralisações que tiverem como objetivo garantir o funcionamento dos equipamentos, como os períodos de aferições obrigatórias ou manutenções preventivas.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Entendemos que as 120 horas de paralisação previstas já contemplam o período necessário para a realização de manutenções obrigatórias ou preventivas, bem como aferições.

Contribuição nº 614

Item

3.4.4. do PER – Sistemas de Atendimento aos Usuários

Contribuição

3.4.4.2 - Atendimento Mecânico: tendo em vista a maior eficiência dos recursos disponibilizados em cada lote, entende-se que alocação dos recursos de atendimento mecânico, como guinchos leves e pesados, será definida pela concessionária de forma a atender os parâmetros técnicos e de desempenho do PER.

Sugestão: Ao longo da Rodovia deverão estar de prontidão os utilitários com guincho leve do tipo plataforma de serviços mecânicos, com equipamentos para guinchar veículos leves para a prestação do serviço de socorro mecânico a veículos em pane ou acidentados na Rodovia.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A redação será revista, de modo a permitir o posicionamento dos guinchos em locais que melhorem a efetividade do atendimento.

Contribuição nº 688

Item

3.4. do PER – Obrigações de Serviços Operacionais

Contribuição

Tabela 31 (Bloco 1) e Tabela 28 (Blocos 2 e 3): Prazos do Sistema Operacional

"implantação e operacionalização das seguintes infraestruturas e serviços: (i) Centro de Controle Operacional" - 6 meses

"implantação e operacionalização das seguintes infraestruturas e serviços: ... (iv) Sistemas de Atendimento aos Usuários" - 6 meses: Identificamos que os documentos incluem diversas atividades necessárias para construção da infraestrutura e edificações de bases operacionais, sem que fosse concedido prazo hábil para tanto. As atividades ensejariam a (i) produção de projeto executivo, aprovações com órgão regulador, (ii) obtenção de DUP ou a negociação de terrenos para construção das edificações em locais que excedam a faixa de domínio, (iii) contratação de empresa construtora, (iv) execução da obra e (v) obtenção das aprovações de obra (AVCB, fiscalização órgão regulador, etc.), em processos bastante complexos e demorados que demandam a determinação de um prazo factível.

Recomenda-se, desta forma, a extensão do prazo contratual para pelo menos para 12 meses, de forma a permitir a devida realização dos serviços necessários e a manutenção da boa execução do contrato.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A contribuição será acatada.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

3.6. ESTUDO DE DEMANDA

Contribuição nº 445

Item

Projeção de tráfego

Contribuição

Pergunta 6: A Projeção de crescimento da população constante do VDM em algumas praças estão muito além do crescimento real considerado até a presente data, o que justificará o aumento considerável da tarifa no momento das revisões. Esta federação requer esclarecimentos quanto aos estudos apresentados referentes ao crescimento da população. Requer ainda que os erros de projeção não sejam considerados para justificar o reajuste das tarifárias quando revisadas.

Pergunta 13: Quais foram as fontes de pesquisa que embasaram a evolução dos VDMs em cada praça de pedágio?

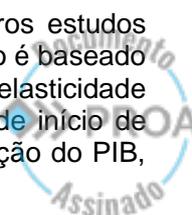
Pergunta 14: Segundo o IBGE, a população do RS crescerá apenas 1,16 % nos próximos 30 anos. O crescimento do VDM no bloco 1 projeta um avanço de mais de 100% neste período. O que vai ocorrer se estas projeções não se cumprirem? Haverá elevação da tarifa?

Resposta

Agradecemos a contribuição.

As fontes de pesquisa utilizadas para embasar o VDM adotado nos estudos foram o histórico das praças existentes da EGR, as contagens e as pesquisas realizadas em outubro de 2020, além das contagens existentes do DAER dos anos de 2018 e 2019.

Para a projeção de tráfego, foi adotada uma metodologia presente em outros estudos semelhantes como o das Rodovias do Paraná em que o crescimento do tráfego é baseado na multiplicação da elasticidade tráfego x PIB pelo PIB. No presente estudo, a elasticidade adotada para veículos pesados é de 0,864, enquanto a de leves tem valor de início de 1,494, reduzindo-se gradativamente até o valor de 1 no ano 30. Para a projeção do PIB, adotou-se o boletim Focus.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Destaca-se que a projeção utilizada nos estudos publicados na consulta pública considerava os dados econômicos de junho de 2020. No entanto, os estudos foram atualizados com a expectativa de crescimento do PIR para os anos de 2021, 2022 e 2023, o que resultou numa redução na expectativa de crescimento do PIB.

No que diz respeito à projeção de VDM das praças de pedágio consideradas nos estudos, cabe salientar que eventuais divergências na projeção de crescimento da população e a consequente demanda não darão ensejo à elevação tarifária, pois este é um risco alocado à Concessionária.

Quanto ao eventual risco de se onerar a tarifa, em razão de divergências entre a demanda projetada para a concessão e a efetivamente constatada ao longo do Projeto, é relevante salientar que, este é um risco alocado pela Cláusula 21.2.1 da Minuta de Contrato, como um risco da Concessionária, que será responsável por realizar as suas próprias estimativas.

Este mecanismo contratual impede que a Concessionária efetue pleitos de revisão tarifária fundamentados nas projeções de demanda consideradas nos estudos de viabilidade da concessão.

Contribuição nº 620

Item

Modelo Econômico-Financeiro - Estudo de Demanda - REV 06

Contribuição

Item 5.5. Tráfego Pedagiado: De acordo com o estudo, o tráfego de veículos leves projetado para 2022 fica 11% acima do tráfego realizado em 2019. Conforme dados atualizados da EGR (até maio), o tráfego de 2021 ainda está aproximadamente 17% abaixo do tráfego realizado em 2019.

Para que o tráfego de 2022 apontado no estudo se concretize, seria necessário recuperar os 17% de tráfego ainda em 2021 para igualar 2019 e crescer mais 11% em 2022. (Tráfego em veículos equivalentes das praças existentes e excluídas as praças de Coxilha, Portão e Encantado que não possuem dados contínuos)

Sugerimos revisão do crescimento de tráfego de leves adotado durante o período de pandemia, pois não houve crescimento econômico representativo no período para justificar o crescimento de demanda em 2022 de 11% em relação à 2019.

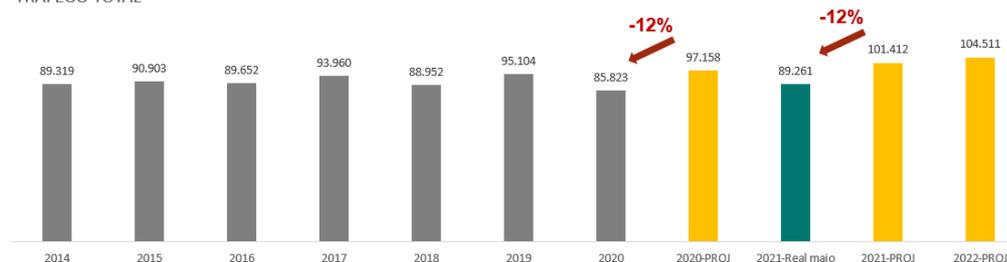




Respostas à Consulta Pública Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul Bloco 3

Tráfego Praças Existentes EGR (VDMEq)*

TRÁFEGO TOTAL



*Exceto Coxilha e Portão pois passam a ser bidirecionais e Encantado que possui dados indisponíveis para o quarto trimestre de 2019

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O crescimento do PIB será revisado para refletir redução nas expectativas em relação ao crescimento econômico e conseqüentemente, na projeção de tráfego.

Contribuição nº 621

Item

Modelo Econômico-Financeiro - Estudo de Demanda - REV 06

Contribuição

Elasticidade Tráfego-PIB: A elasticidade utilizada no estudo foi calculada com base no índice ABCR Brasil, no qual, as rodovias do Rio Grande do Sul possuem pouca representatividade. Além disso, o período utilizado no cálculo (2004-2019) inclui anos atípicos de crise, registrando inclusive PIBs negativos. Tal fato tende a distorcer o cálculo das elasticidades.

A adoção de uma elasticidade inicial de 1,494 para os veículos leves é bastante alta, inclusive se comparada às elasticidades utilizadas em outros estudos (tabela abaixo). Como as elasticidades influenciam fortemente as projeções do tráfego, sugere-se a revisão dos valores adotados.

Elasticidades Iniciais	Leves
ANTT RIS	1,000
ANTT BR-101 SC	1,240
RSC-287	1,192
Estaduais RS	1,494





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A elasticidade está embasada e alinhada com outros projetos de concessão recentemente licitados. Destaca-se também que seu valor é decrescente com o tempo.

Contribuição nº 622

Item

Modelo Econômico-Financeiro - Estudo de Demanda - REV 06

Contribuição

Item 5.5 Tráfego Pedagiado: Foram realizados levantamentos de fugas locais (bypass) nas praças de pedágio a serem implantadas? No relatório de tráfego não há menção a este tipo de análise. Em caso de resposta afirmativa, solicita-se o memorial descritivo e/ou de cálculo. Caso a análise de fugas locais (bypass) não tenha sido considerada, sugerimos a inclusão dos efeitos das fugas nas projeções das praças de pedágio.

Resposta

Agradecemos a contribuição. As fugas locais foram analisadas e seu impacto pode ser observado na variação do valor do VDMA no ano 2 da concessão, quando está prevista a entrada em operação das novas praças de pedágio, em relação ao ano 1. Observa-se a redução no valor do VDMA em algumas praças no ano 2 em relação ao ano anterior. A projeção de tráfego pode ser observada no arquivo C2102_Modelagem_Bloco 3, aba "Tráfego".

Contribuição nº 627

Item

Modelo Econômico-Financeiro - Estudo de Demanda - REV 06

Contribuição

Item 4.5. Alocação da Matriz Base ao Modelo de Simulação: Qual foi o método utilizado para calibração/alocação da rede de tráfego? (Ex: tudo ou nada, estocástico, estocástico





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

com reequilíbrio, incremental, etc.). Caso o método utilizado, considere congestionamentos na rede, quais foram os parâmetros de congestionamento adotados?

Resposta

Agradecemos a contribuição.

As matrizes futuras foram alocadas à rede de simulação, considerando que as viagens de um mesmo par OD buscam escolher o caminho de menor custo (ou menor impedância) entre os centroides de origem e destino. Entretanto, o critério de definição do caminho mínimo depende da percepção que diferentes tipos de usuário possuem perante as impedâncias relativas à tarifa de pedágio (para usuários que aceitam pagar pedágio) ou relativas ao inconveniente de trafegar por rotas mais longas ou congestionadas (no caso de usuários que não aceitam pagar pedágio).

O custo do caminho escolhido no processo de alocação é calculado em função de um conjunto de atributos, tais como tempo de viagem, tarifa de pedágio (se existente em seu caminho) e outros atributos que buscam representar a impedância referente ao tipo de via, tipo de pavimento, estado de conservação da via e nível de congestionamento.

Por fim, esclareça-se que o modelo adotado foi estocástico com proporções de fluxos alocados conforme a sensibilidade do usuário de cada par OD à impedância das alternativas existentes, impedância que reflete o custo e tempos de viagem de cada alternativa

Contribuição nº 628

Item

Modelo Econômico-Financeiro - Estudo de Demanda - REV 06

Contribuição

Item 5.5. Tráfego Pedagiado: Foram identificadas diferenças entre o volume de 2020 publicados no Estudo de Tráfego e o Modelo Econômico Financeiro conforme ilustrado na tabela abaixo. Solicita-se esclarecimento da premissa adotada.





Respostas à Consulta Pública

Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul

Bloco 3

Projeto	Informações Projeto e pontos de contagem				VDMA corrigido (Tabela 71 - Estudo de Demanda VI REV0B)				VDMA 2020 (Projeções Modelo Econômico Financeira - Excel "VDMA por segmento EGR" - Aba "Tráfego por SRE")				Diferença do VDMA 2020 (Estudo de Tráfego) 2020 (Modelo Econômico)				
	Praca Contagem	Situação Praca	Rodovia	Km	Município	Moto	Auto	CargaL	CargaMP	Moto	Auto	CargaL	CargaMP	Moto	Auto	CargaL	CargaMP
S1	P25	Nova	ERS-129	160,0	Casa	45	3.026	703	364	212	3.026	703	330	167	0	0	-34
S2			RS-C453	44,0	Estrela	646	7.231	1.434	561	646	7.231	1.434	561	0	0	0	0
S3			ERS-126	21,0	Teutônia	245	3.093	578	195	175	4.256	1.226	815	-70	1.162	648	620
S4	P36	Nova	ERS-446	2,0	São Vendelino	162	6.070	1.265	722	159	5.961	1.183	847	-3	-108	-82	125
S6	P35	Nova	ERS-122	42,0	Carlos Barbosa	231	9.409	1.983	1.040	246	9.240	1.854	1.223	15	-168	-129	183
S7			ERS-122	63,0	Farroupilha	1.599	24.062	3.967	1.741	1.599	24.062	3.967	1.741	0	0	-1	0
S8	P33	Nova	ERS-122	131,0	Ipê	37	2.313	698	793	64	1.764	264	849	27	-548	-434	166
S9	P34	Nova	ERS-240	24,5	Capela De Santana	425	6.779	1.106	426	425	6.779	1.106	426	0	0	0	0
S10	P17	Nova	ERS-020	60,5	Igrejinha	95	2.084	354	158	90	1.966	389	144	-5	-118	35	-14
S11	P11	Nova	ERS-239	38,0	Nova Hartz	1.893	22.870	2.514	636	1.893	22.870	2.514	636	0	0	0	0
S12	P18	Nova	ERS-020	22,5	Gravatá	541	6.186	1.072	157	159	3.484	387	560	-362	-2.702	-685	393
S13	P13	Nova	ERS-040	51,0	Viamão	244	6.201	349	142	244	6.201	349	142	0	0	0	0
S14			ERS-239	59,0	Taquara	793	8.894	950	291	793	8.894	950	291	0	0	0	0
S16			ERS-118	8,6	Cachoeirinha	1.756	19.573	3.503	1.174	1.756	19.573	3.503	1.174	0	0	0	0
S17			ERS-118	28,1	Viamão	737	10.637	1.576	501	737	10.637	1.576	501	0	0	0	0
S18	P26	Nova	ERS-224	195,8	Passo Fundo	92	7.422	1.524	992	173	7.422	1.524	992	81	0	0	0
S19	P27	Nova	ERS-324	279,2	Nova Bassano	73	4.381	1.341	671	288	3.230	429	1.172	216	-1.151	-912	501
SExtra 1			ERS-466	3,0	Gramado	95	3.056	291	22	95	3.056	291	22	0	0	0	0
SExtra 2			ERS-135	69,0	Erechim	214	5.516	1.188	953	214	5.516	1.188	953	0	0	0	0
SExtra 3	P32	Existente	ERS-122	105,0	Flores Da Cunha	113	3.440	803	933	43	1.319	628	686	-70	-2.121	-175	-237
SExtra 4			ERS-129	100,0	Vespasiano Correa	208	1.691	364	175	208	1.691	362	197	0	0	-2	22
SExtra 5	P30	Existente	ERS-240	14,0	Portão	1.233	13.483	1.857	917	660	8.973	1.579	689	-573	-4.510	-278	-228

Resposta

Agradecemos a contribuição.

As diferenças serão corrigidas.

3.7. MODELO ECONÔMICO-FINANCEIRO

Contribuição nº 338

Item

Modelo Econômico Financeiro

Contribuição

4.1.2. Fluxo de Caixa do Projeto: Observa-se que, nas estimativas de Fluxo de Caixa Livre do Projeto (FCFF) de acordo com os estudos realizados e disponibilizados na consulta pública, são apresentados longos períodos de geração de caixa negativa, entre 6-8 anos. Dada a natureza dos projetos de infraestrutura, é de suma importância que a estrutura de capital do projeto leve em consideração uma maior proporção de capital de terceiros (60-70%), fundamentais para atingir o retorno financeiro esperado para este tipo de investimento.

Quando são apresentados longos períodos de FCFF negativos, o desafio para a obtenção dos financiamentos necessários para atingir a estrutura ótima de capital aumenta consideravelmente.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Isto porque, apesar da evolução recente do mercado de capitais no país, o mercado de dívida privado ainda não atingiu maturidade suficiente para absorver projetos na modalidade project finance cuja amortização do principal se inicia apenas após longos períodos de carência. Tais períodos de carência têm correlação direta com a geração de caixa negativa de FCFF.

Adicionalmente, a política recente dos bancos de desenvolvimento do país, que historicamente atuavam quase que exclusivamente nos financiamentos dos projetos de concessão rodoviária no país, passam a ser mais restritas e exigindo como política uma participação mais ativa dos players privados no financiamento das novas concessões rodoviárias.

Com este cenário, limita-se a participação de interessados nos projetos rodoviários no país, uma vez que, para fechar a equação da estrutura de capital ótima do projeto, passam a ser necessárias garantias além da modalidade project finance (i.e. aval corporativo) ou uma maior proporção de capital próprio, reduzindo o retorno esperado para o projeto.

Portanto a sugestão para a modelagem dos blocos a serem leiloados, é que limitem a geração negativa do FCFF para até 5 anos, sem a alocação de vultuosos investimentos que coloquem em risco a execução das obras neste período, assim diminuindo os riscos de financiamento do projeto e aumentando a atratividade e competição no certame, que será traduzida em uma menor tarifa para os usuários.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Serão adequados os fluxos de caixa para melhor financiabilidade do projeto. Com relação aos investimentos previstos no Bloco 3, será previsto um ciclo único até o 7º ano da concessão.

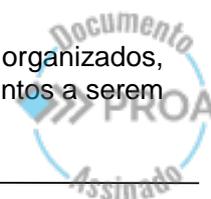
Contribuição nº 445

Cláusula

Modelo Econômico-Financeiro

Contribuição

Pergunta 12: Genericamente, diante dos 3 blocos de rodovias que foram organizados, pode-se admitir que uma tarifa entre 0,08 e 0,10 por km, diante dos investimentos a serem aportados, oferece uma relação custo x benefício apropriada.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Quanto ao comentário de que seria razoável para os Blocos tarifas de 0,08 ou 0,10 por km, cumpre salientar que não é adequado predefinir patamares tarifários para a concessão. A definição desta tarifa é uma resultante técnica, apurada através de um modelo econômico-financeiro que pondera, em linhas gerais, o volume de investimentos exigidos, o prazo para a sua realização e as taxas de remuneração do capital investido. Esta metodologia foi aplicada no presente estudo, e as tarifas apresentadas foram as obtidas como as necessárias, para viabilizar o projeto do ponto de vista econômico.

Contribuição nº 445

Item

Modelo Econômico-Financeiro

Contribuição

Pergunta 16: Por que a recente (dezembro 2020) experiência de concessão da RS 235 (direção a Santa Maria), em que o deságio foi de 54%, não foi considerada na modelagem destes 3 blocos?

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A metodologia da modelagem-financeira adotada para o Projeto de Concessão de 1.131 km é a mesma utilizada na concessão da RSC-287.

Contribuição nº 576

Item

Modelo Econômico-Financeiro

Contribuição

Memória Cálculo CAPEX: De acordo com a metodologia do SICRO, o custo com a Administração Local deve ser somado ao custo direto da obra, assim como foi com as





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

verbas de Canteiro, Mobilização e Desmobilização. Porém não foi incluído no orçamento das obras de Ampliação e Restauração verba para a Administração Local. Dessa forma, solicita-se que seja incluído no valor do CAPEX o custo de Administração Local. Como a metodologia do Sicro para cálculo da Administração Local demanda um nível de detalhamento de planejamento de obra muito mais alto que o disponível na fase de estudo de viabilidade do projeto, sugerimos que seja adotado percentual similar ao adotado pelo DAER, correspondente a 8,93%.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O custo de administração local foi revisado para o padrão adotado pelo DNIT e sua memória apresentada.

Contribuição nº 577

Item

Modelo Econômico-Financeiro

Contribuição

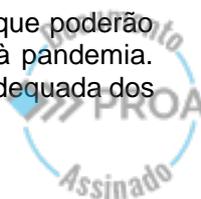
No orçamento do CAPEX foi utilizada como referência a cotação do CAP e das emulsões asfálticas em jan/20, que é a data base de todo o orçamento. Já para o aço e o concreto foram usados preço do Sicro de jan/20. Porém, recentemente esses materiais tiveram reajuste muito superior à inflação, descolando bastante em relação ao IPCA (enquanto o IPCA variou 7,7% de jan/20 a mai/21, o CAP variou 31,6%, o aço 143,9% e o concreto 19,48%). Essa diferença de reajuste traz um impacto significativo no orçamento.

Dessa forma, sugere-se que seja alterada a data base do estudo para uma data mais recente ou que seja adotada a cotação atual dos insumos asfálticos retroagidos para jan/20 pelo índice de reajuste do contrato.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Entendemos que se trata de elevação pontual dos custos destes insumos e que poderão ao longo dos próximos anos retornar aos valores verificados anteriormente à pandemia. Cabe ao licitante considerar em sua proposta econômica a precificação mais adequada dos investimentos previstos. Por esta razão, a contribuição não será acatada.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição nº 558

Item

Modelo Econômico Financeiro

Contribuição

O modelo econômico financeiro (aba tráfego) premissa a revogação das isenções das tarifas de pedágio, a partir do 1º ano, exceto da praça de Viamão (bloco 1) que mantém 51% de isenção. Esclarecer se alguma isenção tarifária além das descritas na cláusula 18.2.4 do contrato será mantida.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Todas as isenções concedidas pela Empresa Gaúcha de Rodovias serão revogadas a partir da assunção da concessão pela Concessionária, com exceção da Praça de Viamão enquanto esta estiver localizada no km 14 da Rodovia ERS-040. Somente os veículos oficiais, devidamente identificados, assim entendidos aqueles que estejam a serviço da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal, seus respectivos órgãos, departamentos, autarquias ou fundações públicas, bem como os veículos de Corpo Diplomático terão isenção, conforme cláusula 18.2.4. do Contrato.

Contribuição nº 579

Item

Modelo Econômico-Financeiro

Contribuição

Memória Cálculo CAPEX: No orçamento do MEF para as obras de Ampliação de pista das obras com Canteiro Central não foram incluídos os serviços necessários para executar a faixa de segurança de 0,60m (acostamento interno).

Solicita-se incluir a precificação desse escopo no modelo econômico financeiro.

Resposta

Agradecemos a contribuição.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

A largura será ajustada na versão final dos estudos.

Contribuição nº 580

Item

Modelo Econômico-Financeiro

Contribuição

No orçamento do MEF para os dispositivos do tipo Passagem Inferior, entendemos que estão faltando os seguintes serviços:

- Encaixe com o viário local (foi orçado apenas o pavimento sob a OAE)
- Contenções
- Laje de encontro
- Pavimento sobre a OAE nova
- Terraplenagem (foi considerado apenas uma escavação de 3m em 40% da área sob a OAE)

Solicita-se incluir a precificação desse escopo no modelo econômico financeiro.

Resposta

Agradecemos a contribuição

A precificação será incluída na versão final dos estudos.

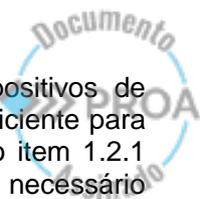
Contribuição nº 582

Item

Modelo Econômico-Financeiro - OPEX

Contribuição

Prot e Segurança: Considerando que a taxa de complementação de dispositivos de proteção e segurança no escopo de Trabalhos Iniciais e Recuperação é insuficiente para atender as obrigações normativas, e deve ser revisada. Por consequência o item 1.2.1 Dispositivos de Proteção e Segurança (MEF) está subdimensionado. Assim é necessário





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

que o inventário dos elementos de proteção e segurança utilizado para o cálculo de manutenção dos dispositivos ao longo dos 30 anos de concessão seja compatibilizado com os complementos que serão implantados nos primeiros 5 anos.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A taxa foi ajustada para 200m/km.

Contribuição nº 595

Item

Modelo Econômico- Financeiro - Arquivo C-2102_TI_Rest - Bloco 1,2,3 R1

Contribuição

No Escopo de Trabalhos Iniciais, 01(Um) único ciclo de roçada adotado no MEF (arquivo C-2102_TI_Rest - Bloco 1,2,3 R1) é insuficiente para manter o revestimento vegetal com altura inferior a 30 cm e com isso realizar a entrega do serviço dentro do parâmetro exigido. Além disso, não há verba de manutenção do revestimento vegetal para o ano 01 da fase de CONSERVAÇÃO.

Sugere-se que a quantidade de ciclos, prevista no MEF para TRABALHOS INICIAIS e CONSERVAÇÃO, seja revisada para no mínimo 12 ciclos de roçada ao ano, considerando o histórico das concessões vigentes.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Será considerada verba de manutenção do revestimento vegetal para o ano 1. Assim como, a quantidade de ciclos de roçada será revisada.

Contribuição nº 596

Item





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Modelo Econômico-Financeiro e Item 3.1.6 do PER - Canteiro Central e Faixa de Domínio

Contribuição

Tabela com prazos de atendimento: No Escopo de Trabalhos Iniciais, item 11, mencionam-se que deverão ser implantadas cercas nos padrões regulamentados pelo DAER, seguindo o padrão DNIT.

Entende-se que na implantação das cercas, poderão ser utilizados mourões de madeira ou concreto com 4 fios de arame farpado. Está correto o nosso entendimento?

Sugestão: 11. Complementação da delimitação da faixa de domínio da Rodovia com cercas e mourões de madeira nos padrões regulamentados pelo DAER, seguindo padrão DNIT.

Resposta

Sim, poderá ser utilizada cerca de madeira.

Contribuição nº 597

Item

Modelo Econômico- Financeiro - Arquivos MEF- C-2102_TI_Rest - Bloco 1,2,3 R1 e C2102_OPEX

Contribuição

O MEF adota a métrica de 70% de capina mecânica e 30% de capina manual (arquivos C-2102_TI_Rest - Bloco 1,2,3 R1 e C2102_OPEX - Bloco 1,2,3 R1) para a manutenção do revestimento vegetal no escopo de Trabalhos Iniciais e Conservação. Solicita-se que esses índices sejam revisados uma vez que há inconsistências identificadas na classificação da região topográfica, as quais estão evidenciadas nas planilhas do MEF (documento C2102_CAPEX_Bloco_1,2,3), onde foram totalizados 47 % região plana e 41% ondulada e 12% montanhosa, o que irá impossibilitar a realização da capina mecanizada em 70% da extensão da rodovia.

Sugere-se que seja considerada a realização de capina mecanizada em apenas 40% da extensão da rodovia.

Resposta

Agradecemos a contribuição.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Tendo em vista que 88% dos trechos encontram-se em relevo plano ou ondulado, é adequado considerar que 70% da poda seja feita de forma mecanizada. Cabe salientar que o estudo foi conservador, dado que a largura considerada não foi reduzida em trechos urbanos. Por esta razão, a contribuição não será acatada.

Contribuição nº 601

Item

Modelo Econômico-Financeiro - MEF- C2102_CAPEX_BLOCO

Contribuição

Entende-se que as classificações de relevo utilizadas no MEF não refletem a realidade dos trechos em questão (Ex. Bloco 1 - trechos 9 a 15, Bloco 2 - trechos 17 e 25, Bloco 3 - trechos 8 e 24), induzindo a orçamentos subestimados para as obras de ampliação e melhorias.

Solicita-se a revisão das classificações de relevo e conseqüentemente dos orçamentos referenciais do MEF.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A contribuição será acatada.

Contribuição nº 603

Cláusula

5 – Licenças e autorizações governamentais

Contribuição

Com base na Minuta de Contrato, item 5. LICENÇAS E AUTORIZAÇÕES GOVERNAMENTAIS, solicita-se disponibilizar os documentos referentes aos Estudos de





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Traçado e Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) dos Contornos, bem como, o Estudo de Impacto Ambiental, para que seja de conhecimento as condicionantes ambientais existentes nos traçados apresentados nos documentos de consulta pública.

Solicita-se, ainda, incluir no MEF orçamento para as obrigações da Concessionária quanto a realização dos estudos ambientais para obtenção das licenças, visto o risco associado a obras *greenfield*.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Não há previsão da realização de contorno no escopo das obras do Bloco 3.

Contribuição nº 617

Item

Modelo Econômico-Financeiro - Arquivos MEF- C-2102_TI_Rest - Bloco 1,2,3 R1

Contribuição

PER- MEF: No Escopo de Trabalhos Iniciais, item 1, é solicitada a recomposição de aterros e reconformação de taludes de corte que estiverem comprometendo a plataforma da Rodovia. Na planilha C-2102_TI_Rest - Bloco 3 R1 há a contabilização 40 terraplenos emergenciais na aba Terraplenos_inst, porém o MEF não traz nenhum quantitativo ou valor referente a essa aplicação. Dessa forma, solicitamos revisão do MEF.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A sugestão será acatada. Os valores de terraplenos serão revisados.

Contribuição nº 633





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Item

Modelo Econômico-Financeiro - Arquivo C2102_OPEX - Bloco 3 R1

Contribuição

No Escopo de Conservação, MEF aba Resumo Conservação, há um erro material relacionado ao valor do item 1.2. Este item deveria contabilizar R\$ 88.949.506,38 referente a soma dos subitens: Elementos de Proteção e Segurança, Sinalizações Vertical e Aérea e Sinalização Horizontal, no entanto insere na modelagem apenas o valor R\$ 34.613.661,19 relativo ao valor dos Elementos de Proteção e Segurança, gerando um deficit R\$ 54.335.845,2.

Sugere-se a revisão do MEF, com a inserção do valor dos demais subitens.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A sugestão será acatada. Os valores serão revisados.

Contribuição nº 634

Item

Modelo Econômico-Financeiro - Arquivo CAPEX

Contribuição

O item Compensação Ambiental não apresenta valores e informa que os 0,5% dos custos do projeto a ser licenciado foram considerados nas obras de ampliações e melhorias. Contudo não foi identificado esses valores nos custos levantados no item obras de ampliações e melhorias.

Sugestão: Sugerimos que os custos que contemplem a Compensação Ambiental sejam levantados e inseridos na planilha CAPEX Socioambiental.

Resposta

Agradecemos a contribuição.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

A sugestão não será acatada. Os referidos custos são de compensação ambiental e não de projetos.

Contribuição nº 635

Item

Modelo Econômico-Financeiro

Contribuição

Uma vez que despesas como custas processuais, honorários advocatícios e de peritos arbitrados em processo judicial, não fazem parte das verbas previstas no item 7.2.2. do Contrato, solicitamos o detalhamento dos valores previstos na modelagem econômica financeira disponibilizada no Dataroom, bem com a rubrica na qual estas despesas estão alocadas.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Na versão final do MEF serão adicionados aos custos de desapropriação e desocupação os valores correspondentes a gastos com custas processuais, honorários advocatícios e de peritos arbitrados em processo judicial.

Contribuição nº 637

Item

CAPEX - Pontos de Passagem de fauna

Contribuição

Não foram contemplados no Capex Socioambiental os custos com implantação de passagens de fauna.

Sugestão: Sugerimos que os custos que contemplem a implantação de passagens de fauna sejam levantados e inseridos no Capex Socioambiental.

Resposta





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Agradecemos a contribuição.

Na versão final dos estudos serão incluídos pontos de passagens de fauna.

Contribuição nº 640

Item

Modelo Econômico-Financeiro – Arquivo C2102_OPEX - Bloco 3 R1 e Modelo Operacional

Contribuição

Tabela 1.4.23 do Modelo Operacional - Cronograma de Permanência de Pessoal : Não foi identificado quantitativo referente a colaboradores de arrecadação (linha de arrecadador) para o dimensionamento da arrecadação dos Blocos 2 e 3, conforme ilustrado nas imagens abaixo. Arquivos de referência: C2102_OPEX - Bloco 2 R1/ C2102_OPEX - Bloco 3 R1, aba "Perm. e Custos Pess. Operação".

Sugestão: Incluir quantitativo de pessoal para arrecadação nos respectivos blocos.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A sugestão será acatada. Na versão final dos estudos será realizada a correção sugerida.

Contribuição nº 875

Assunto

Modelo Econômico-Financeiro

Contribuição

Item 5: Redução da taxa interna de retorno (TIR) da concessionária prevista atualmente em 9,02%, diminuindo assim significativamente no valor das tarifas.

Resposta





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Agradecemos a contribuição.

A taxa interna de retorno é o custo médio ponderado de capital (*Weighted Average Cost of Capital*) que leva em consideração o custo do capital de terceiros (debêntures e financiamentos) e o custo de capital próprio.

Sobre o tema, faz-se a ressalva de que a comparação com as taxas praticadas pelo governo federal não é adequada. A ANTT possui um programa de concessões consolidado há mais de 20 (vinte) anos – o que faz com que a percepção de risco em relação a estes projetos seja precificada de forma distinta pelos agentes econômicos. Em regra, por se vislumbrar riscos menores, entende-se possível executar os investimentos solicitados a taxas de retorno inferiores.

Os demais estados da federação, porém, não conseguem promover licitações com os mesmos percentuais da taxa de retorno da União.

Não obstante, a taxa de retorno das concessões do Estado do Rio Grande do Sul está em consonância com as taxas praticadas em projetos de outros estados do país (sendo até menor), e com aquelas praticadas no próprio Estado, conforme se depreende da tabela abaixo:

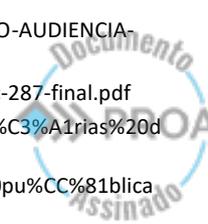
Estado	Taxa Interna de Retorno
Estado de São Paulo (PIPA)	9,35% ¹
Rio Grande do Sul (RSC 287)	9,30% ²
Minas Gerais (Lote 1)	9,25% ³
Rio Grande do Sul (Blocos 1, 2 e 3)	9,02%

Por fim, cumpre destacar que, conforme consta da INFORMAÇÃO Nº42/2021 - SAE-I, referente ao Processo: 019377-0200/21.0, que trata da análise do projeto de concessão ora em comento, o Tribunal de Contas de Estado do Rio Grande do Sul concluiu que “a modelagem econômica elaborada para a concessão dos 3 blocos de rodovias coaduna com parâmetros utilizados em projetos análogos recentemente licitados, não se identificando pontos a serem objetos de ressalva”.

¹ <http://www.artesp.sp.gov.br/Shared%20Documents/AUDIENCIASPUBLICAS/012019/APRESENTACAO-AUDIENCIA-PUBLICA-01-2019.pdf>

² <https://transportes.rs.gov.br/upload/arquivos/201905/09152613-rs-parcerias-audiencia-publica-rsc-287-final.pdf>

³ https://www2.bdmg.mg.gov.br/CessaoOnerosa/Programa%20de%20Concess%C3%B5es%20Rodovi%C3%A1rias%20de%20MG%20-%20Consulta%20P%C3%ABlica/1.%20Apresenta%C3%A7%C3%B5es/1.1.%20Lote%201/Consulta%20pu%CC%81blica_lote%201_por%20rodovia%20SEINFRA.pdf





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

3.8. SOCIOAMBIENTAL

Contribuição nº 544

Item

Modelo Operacional

Contribuição

Obrigatoriedade da operação da concessionária ser neutra em emissões de carbono.

Sugestão: Operação da concessionária deve ser neutra em emissões de carbono.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A minuta de contrato considera, em seu Anexo 14 e no PER, uma série de obrigações para que a concessionária possa mitigar os impactos gerados pela exploração e operação da rodovia. Ademais, exige que as obras sejam previamente objeto do devido licenciamento ambiental e observem a legislação aplicável.

A neutralização das emissões de carbono poderá ser medida adicional, incluída no contrato mediante a revisão de seu equilíbrio econômico-financeiro. Esta não foi considerada dentre os investimentos e serviços obrigatórios da concessão, pois, os custos relacionados a implementação ensejariam impactos consideráveis sobre a tarifa.

Neste sentido, com o intuito de preservar a modicidade tarifária, a contribuição não será acatada.

Contribuição nº 613

Item

5. Gestão Ambiental do PER

Contribuição





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Está previsto no item 5. Gestão Ambiental o Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR) e um Plano de Ação de Emergência (PAE) para o transporte de produtos perigosos, que deverão ser elaborados sob a orientação dos órgãos ambientais federal, estaduais e municipais com jurisdição sobre o trecho concedido, e deverão ser apresentados ao PODER CONCEDENTE para aceitação.

Assim, sugere-se prever nas obras de Melhorias do PER um quantitativo de caixas separadoras de água e óleo, bem como, a devida inclusão de orçamento no MEF.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A sugestão será acatada.

Contribuição nº 636

Item

Estudo Socioambiental

Contribuição

10.5 - Anexo 5 - Relatórios e Licenças da EGR - Bloco 3. Não foram disponibilizados os relatórios de atendimento das condicionantes das licenças e autorizações já emitidas para o empreendimento.

Sugestão: Solicitamos disponibilizarem os relatórios periódicos de atendimento das condicionantes das licenças ambientais já emitidas, assim como os estudos que balizaram a solicitação das autorizações/licenças ambientais do empreendimento.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Todos os documentos utilizados no estudo foram disponibilizados.

Contribuição nº 643

Item





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

3 do PER - Obrigações da Concessionária

Contribuição

Incluir, explicitamente, no escopo das obrigações, a implantação integral das obras do "Plano de mitigação ao atropelamento de fauna", no prazo indicado no referido estudo. O documento foi citado no volume dos estudos socio ambientais (ex bloco 1 - arquivo C2102-VOLUME 6-ESTUDO SOCIOAMBIENTAL-BLOCO 1-REV 3.pdf na seção 3.2.3.1) e supostamente incluído como um anexo, mas não encontrado nos arquivos disponibilizados. Embora reconhecida a obrigação de implantação no documento citado (ver p. 86), a sua implantação não está explicitamente prevista no escopo das obras obrigatórias bem como o orçamento da sua implantação, manutenção, monitoramento não está contemplado no anexo do Orçamento Socioambiental. É importante salientar que o referido estudo feito pela EGR é suficientemente detalhado para permitir a estimativa dos custos de implantação, manutenção, monitoramento e adequação do programa de mitigação de fatalidades de fauna e, portanto, seu reconhecimento na matriz orçamentária e cálculo da tarifa. A inclusão da obrigatoriedade em contrato dessas obras evitará posterior judicialização já que a EGR foi obrigada a desenvolvê-los por medida judicial e em atendimento à diretriz 06/2018 da FEPAM. Além disso ao incluí-la no contrato e PER o equilíbrio financeiro fica garantido já que os custos de implantação, manutenção, monitoramento e eventual adequação foram previstos. A ampliação do programa de mitigação de fatalidades (e também de ampliação do efeito barreira), considerando a duplicação das vias deve estar prevista também em contrato. A não consideração estes elementos e previsão orçamentária certamente trará insegurança jurídica e econômica futura pois será questionada pela sociedade civil organizada visto que estes impactos são plenamente conhecidos e acompanhados. Redação: Não se aplica.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A fim de mitigar o atropelamento de fauna, foi adicionada aos investimentos do projeto a implantação de passagens de fauna. Não é possível, do ponto de vista jurídico, transferir à Concessionária obrigação que foi judicialmente constituída contra a EGR, afinal, a Concessionária não é parte deste processo judicial específico.

3.9. OUTROS

Contribuição nº 551

Item

7. do PER – Apêndices e 7.2 do Contrato - Desapropriações





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição

Contrato / PER- Cláusula 7.2.2 / Tabela 36: Apêndice C: O montante destinado à verba de desapropriação diverge do valor constante do Apêndice C do PER.

Sugestão: Sugere-se compatibilizar o apêndice C do PER com a cláusula do contrato e montante previsto no MEF.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A sugestão será acatada. Na versão final dos estudos, o apêndice será revisado para compatibilização.

Contribuição nº 607

Item

Estudos de Engenharia- Anexo 3-C2102-Volume 5-Tomo I-REV01- Tabela 5.3-11: Características Técnicas de Projeto

Contribuição

Tabela 5.3-11: Características Técnicas de Projeto

Solicita-se confirmar que os projetos funcionais não são vinculantes, visto as velocidades diretriz, larguras de faixa, acostamentos e demais parâmetros apresentados para classe de relevo ondulada e montanhoso apresentam grande diferença quando comparados às Normas de Projeto do DAER, então recomendadas no PER.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Confirmamos que os projetos não são vinculantes.

4. DEMANDA POR INVESTIMENTOS





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

4.1. DUPLICAÇÕES

Contribuição nº 8

Rodovia

ERS-122 – Duplicação de trecho e obras de melhorias

Contribuição

Olhando o projeto de concessão das rodovias vejo que em 30 anos nada será duplicado entre Caxias do sul e Vacaria ,sendo hoje a principal rodovia de saída e entrada de mercadorias da região e centro do país; Que seja duplicado ao menos o trecho entre os municípios de Caxias do sul e Flores da Cunha, podendo ser ao longo dos anos de contrato,e de IMEDIATO PRECISA DE REFORMULAÇÃO TOTAL DO RETORNO EM FRENTE A EMPRESA EATON KM87 BAIRRO PEDANCINO ERS 122, pois o retorno está totalmente saturado e muito perigoso, vários acidentes inclusive com vítimas aconteceram ali,

Resposta

Agradecemos a contribuição.

De acordo com os estudos, o volume de tráfego no trecho entre os municípios de Caxias do Sul e Flores da Cunha não indica a necessidade de duplicação, visto que o nível de serviço projetado não atinge o parâmetro exigido para tal intervenção. Ressalte-se que estão previstos investimentos em melhorias (implementação de rótulas alongadas, adequações de acesso, área de escape para veículos pesados, etc) e manutenção (pavimento, sinalização, etc) para esse trecho.

No entanto, os SREs componentes do TCP da praça de pedágio de Flores da Cunha, a seguir listados: 122ERS0145, 122ERS0150, 122ERS0160, 122ERS0170, com extensão de 38,53 km, deverão ser duplicados, caso o crescimento de tráfego venha a ser superior ao previsto nos estudos de referência e atinjam o VDMA Equivalente Tarifário superior a 18.000 na referida praça de pedágio.

No que tange o acesso à empresa Eaton, no km 87, cumpre informar que será adicionada a previsão de implantação de uma rótula simples neste local. Portanto, a contribuição será parcialmente acatada.

Contribuição nº 9





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Rodovia

ERS-122 – Duplicação de trecho

Contribuição

Boa tarde...o pedágio previsto para o KM 132 da RS122 é em Ipê e não em Antônio Prado como divulgado. Além do erro primário é um absurdo o local... praticamente na área urbana de Ipê...o correto local é após a localidade de Porteirinha (cobrando somente de quem está se deslocando entre municípios).

Além disso, essa microrregião paga, desde 1998, pedágio em Flores da Cunha e nada teve de melhorias em troca. O mínimo que deveriam contemplar é a duplicação de Caxias até a atual praça em Flores da Cunha além da alça da RS 122 à RS453 junto ao viaduto de chegada à Caxias e a reformulação dos trevos de acesso a Antônio Prado e de Ipê.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A localização da praça de pedágio será alterada.

Contribuição nº 309

Rodovias

ERS-122, RSC-453 e VRS-813: Duplicação de trechos

Contribuição

3_C2102-Volume 5 Tomo III - Rev 002- 1 - 4.2.5. Diagrama Unifilar Projetado:
DUPLICAÇÕES:

- RS 453 entre Bento Gonçalves de Farroupilha;
 - RS 122 entre Farroupilha e São Vendelino;
 - VRS 813 entre Farroupilha e Carlos Barbosa e Garibaldi.
-

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Está prevista a duplicação nos trechos solicitados nas rodovias RSC-453 e ERS-122. A rodovia VRS 813 não faz parte do escopo da Concessão.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição nº 875

Rodovia

RSC-453 e ERS-122 – Duplicação de trechos

Contribuição

Item 7: Duplicação do trecho da RSS-453/ERS-122 entre o Viaduto do Torto e o entroncamento com a BR-116 (Viaduto), visto que a previsão atual do modelo é de apenas duplicação de 11 km, entre o Viaduto do Torto e o Viaduto de saída para Flores da Cunha.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O referido trecho não está contemplado no escopo do Bloco 3. Por esta razão, não será possível acatar a sugestão.

Contribuição nº 875

Rodovia

RSC-453 e ERS-122 – Duplicação de trechos

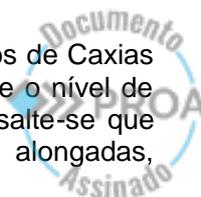
Contribuição

Item 8: Duplicação do trecho da ERS-122, entre Caxias do Sul do Sul e Flores da Cunha, atualmente não previsto no modelo proposto.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

De acordo com os estudos, o volume de tráfego no trecho entre os municípios de Caxias do Sul e Flores da Cunha não indica a necessidade de duplicação, visto que o nível de serviço projetado não atinge o parâmetro exigido para tal intervenção. Ressalte-se que estão previstos investimentos em melhorias (implementação de rótulas alongadas,





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

adequações de acesso, área de escape para veículos pesados, etc) e manutenção (pavimento, sinalização, etc) para esse trecho.

No entanto, os SREs componentes do TCP da praça de pedágio de Flores da Cunha, a seguir listados: 122ERS0145, 122ERS0150, 122ERS0160, 122ERS0170, com extensão de 38,53 km, deverão ser duplicados, caso o crescimento de tráfego venha a ser superior ao previsto nos estudos de referência e atinjam o VDMA Equivalente Tarifário superior a 18.000 na referida praça de pedágio.

No que tange o acesso à empresa Eaton, no km 87, cumpre informar que será adicionada a previsão de implantação de uma rótula simples neste local. Portanto, a contribuição será parcialmente acatada.

Contribuição nº 875

Rodovia

ERS-122 – Duplicação de trechos

Contribuição

Item 11: Foi identificado a ausência de duplicação no trecho da ERS 122, no sentido Flores da Cunha – Antônio Prado - Ipê, necessidade histórica da região. No trecho está previsto duas praças de pedágios (km 99,6 e km 132).

Resposta

Agradecemos a contribuição.

De acordo com os estudos, o volume de tráfego no trecho da ERS 122 no sentido Flores da Cunha - Antônio Prado - Ipê não indica a necessidade de duplicação, visto que o nível de serviço projetado não atinge o parâmetro exigido para tal intervenção. Ressalte-se que estão previstos investimentos em melhorias (implementação de rótulas alongadas, adequações de acesso, área de escape para veículos pesados, etc) e manutenção (pavimento, sinalização, etc) para esse trecho.

No entanto, o SRE componente do TCP da praça de pedágio de Ipê, a seguir listado: 122ERS0190, com extensão de 38,94 km, deverá ser duplicado, caso o crescimento de tráfego venha a ser superior ao previsto nos estudos de referência e atinjam o VDMA Equivalente Tarifário superior a 18.000 na referida praça de pedágio.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

4.2. OBRAS DE RECUPERAÇÃO

Contribuição nº 14

Rodovia

Trechos 28 (RSC-453) e 32 (BR-470) - Acostamentos

Contribuição

Hoje os acostamentos nos trechos 28 e 32 deste bloco estão sucateados, esburacados, solicito que isso seja revisto e incorporado ao projeto tanto o acostamento (asfaltado, sem buracos e paralelo a toda a via) como as saídas e entradas dessa via não tenham degraus entre a pista principal e o acostamento. Para segurança e proteção tanto de pedestres quanto de veículos que precisem parar ou retornar na via.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Na versão dos estudos disponibilizada em consulta pública, já havia a previsão de adequações dos acostamentos e acessos de todo o sistema rodoviário.

4.3. OBRAS DE MELHORIA

4.3.1. PASSARELAS

Contribuição nº 140

Rodovia

ERS-240 - Passarelas

Contribuição

Obras detalhadas para a cidade de Portão para a RS-240 - Passarela na RS-240, km 14: Causa espanto que para o município de Portão está prevista apenas uma passarela no projeto de concessão. A passagem de pedestres que é sugerida encontra-se em local que





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

não apresenta tanto fluxo de pedestres. Há mais de 20 anos a população pede a instalação de passarelas junto aos bairros Vila Rica e Cantão, nas imediações dos entrocamentos com a Rua José de Anchieta e Rua Duque de Caxias. No dia 17 de junho uma mulher, a caminho da missa, foi morta por atropelamento em cima da faixa de segurança que existe em plena rodovia, justamente porque não há passarela e o fluxo de pedestres é intenso. É urgente a instalação de passarelas neste ponto e a revisão desta proposta de concessão. Sugestão: Instalação de no mínimo duas passarelas na RS_240, em Portão, no trecho entre a Rua Duque de Caxias e a Igreja Santo Antônio, localizada antes do viaduto, sentido São Leopoldo-Portão.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Na Rodovia ERS 240 entre os KM 0 e 12,57 foram previstas 7 passarelas, nos kms 1,18, 3,30, 5,40, 8,50, 9,50, 11,40 e 12,570

Contribuição nº 141

Rodovia

ERS-240 - Passarelas

Contribuição

Obras detalhadas para a cidade de Portão para a RS-240 -Passarela na RS-240, km 14: Causa espanto que para o município de Portão está prevista apenas uma passarela no projeto de concessão. A passagem de pedestres que é sugerida encontra-se em local que não apresenta tanto fluxo de pedestres. Há mais de 20 anos a população pede a instalação de passarelas junto aos bairros Vila Rica e Cantão, nas imediações dos entrocamentos com a Rua José de Anchieta e Rua Duque de Caxias. No dia 17 de junho uma mulher, a caminho da missa, foi morta por atropelamento em cima da faixa de segurança que existe em plena rodovia, justamente porque não há passarela e o fluxo de pedestres é intenso. É urgente a instalação de passarelas neste ponto e a revisão desta proposta de concessão. Sugestão: Instalação de duas passarelas na RS_240, em Portão, no trecho entre a Rua Duque de Caxias e a Igreja Santo Antônio, localizada antes do viaduto, sentido São Leopoldo-Portão.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Favor consultar a resposta dada na contribuição nº 140.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição nº 142

Rodovia

ERS-240 - Passarelas

Contribuição

Construção de passarela na ERS 240 entre os bairros Vila Rica e Cantão.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Favor consultar a resposta dada na contribuição nº 140.

Contribuição nº 468

Rodovia

ERS-122 - Passarelas

Contribuição

VOLUME 5- Anexo 3 - Projetos Funcionais: ERS - 122 / KM 57,20 - Incluir proposta de Passarela, visto proximidade do Bairro América e predominância do uso residencial nas proximidades da rodovia.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Na versão final dos estudos serão previstas 2 passarelas nos km 57,73 e 58,30.

Contribuição nº 469





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Rodovia

ERS-122 - Passarelas

Contribuição

VOLUME 5- Anexo 3 - Projetos Funcionais: ERS - 122 / KM 58,5 - Incluir proposta de Passarela, visto proximidade do Bairro Industrial e predominância do uso residencial e população baixa renda nas proximidades da rodovia; Possibilidade de elaboração projeto específico juntamente com trilhos trem, valorizando patrimônio cultural.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Está prevista uma passarela no km 58,30.

Contribuição nº 473

Rodovia

ERS-122 - Passarelas

Contribuição

VOLUME 5- Anexo 3 - Projetos Funcionais: ERS - 122 / KM 61 - Revisar proposta de Passarela prevista no KM 61,49. Devido à proximidade dos Bairro Monte Paqual e Centenário a posição mais adequada da passarela seria no KM 61.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A contribuição será acatada, a localização da passarela será alterada para o km 61,00.

Contribuição nº 476

Rodovia





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

RSC-453 - Passarelas

Contribuição

VOLUME 5- Anexo 3 - Projetos Funcionais: RSC - 453 / KM 120 - Incluir proposta de Passarela, ou solução de travessia juntamente com Obra de melhoria do trecho, a fim de garantir segurança pedestres da região.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Está prevista uma passarela no km 119,10.

Contribuição nº 478

Rodovia

RSC-453 - Passarelas

Contribuição

VOLUME 5- Anexo 3 - Projetos Funcionais: RSC - 453 / KM 119,35 - Incluir proposta de Passarela ou solução de travessia juntamente com Obra de melhoria do trecho, a fim de garantir segurança pedestres da região visto que o cruzamento faz parte trajeto de quem quer acessar a pista de caminhada para Caravaggio.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Está prevista uma passarela no km 119,10.

Contribuição nº 538

Item

Passarelas





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição

PER, ESTUDO DE ENGENHARIA, MINUTA DE EDITAL E INVESTIMENTOS POR RODOVIA- Obrigações de Infraestrutura: Prever a construção de telhado nas passarelas

Resposta

Agradecemos a contribuição.

As passarelas previstas no escopo da concessão atendem as normas do DNIT.

4.3.2.INTERSEÇÕES

Contribuição nº 69

Rodovia

ERS-122 – Obras de melhorias

Contribuição

Bom dia. Moro 122 km 87 pedancino caxias sul em frente empresa eaton solicito algum estudo sobre o trevo que acontece muitos acidentes com muitas mortes que já aconteceram no local alta velocidade tambem. Veículos precisam atravessar 3 pistas para fazer o retorno isso não existem mais por isso acontece tanto acidente se possível algum fiscal puder ir ao local meu telefone XXXXXXXXXXXX obrigado.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Vide resposta à contribuição nº 8.

Contribuição nº 310

Rodovia





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

ERS-122 – Correção de traçado

Contribuição

3_C2102-Volume 5 Tomo III - Rev 002 - 4.2.5. Diagrama Unifilar Projetado: 2 -
ALTERAÇÕES GEOMÉTRICAS:

2.1 - Correção do trecho da RS 122 conhecido como Curva da Morte.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Na versão disponibilizada na consulta pública a correção do traçado da curva da morte já estava prevista.

Contribuição nº 311

Rodovia

ERS-122 e RSC-453 – Obras de melhorias

Contribuição

3_C2102-Volume 5 Tomo III - Rev 002 - 3 - 4.2.5. Diagrama Unifilar Projetado: PONTES,
VIADUTOS E TRAVESSIA DE PEDESTRES (passarelas):

3.1 - RS 122:

- 3.1.1 - Necessidade de Travessia de Pedestres na intersecção com a Rua Ângelo Gardini;
- 3.1.2 - Necessidade de viaduto na intersecção com a Avenida Pedro Grendene;
- 3.1.3 - Necessidade de Travessia de Pedestres na intersecção com a Avenida Pedro Grendene;
- 3.1.4 - Viaduto da Linha Férrea (quando da duplicação, é necessário a reestruturação);
- 3.1.5 - Necessidade de Travessia de Pedestres na intersecção com a Rua André Colombo.

3.2 - RSC 453:

- 3.2.1 - Necessidade de viaduto para resolver os acessos e confluências nas intersecções com a Avenida Veneto, Avenida Santa Rita e Ângelo Bartele;
- 3.2.1 - Necessidade de Travessia de Pedestres na intersecção com a Avenida Santa Rita;
- 3.2.3 - Necessidade de viaduto com a intersecção com a Rodovia dos Romeiros e Avenida Paulo Broilo;
- 3.2.4 - Necessidade de Travessia de Pedestres na intersecção com a Estrada dos Romeiros;





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

- 3.2.5 - Necessidade de viaduto na intersecção com a ERS 122 ;
- 3.2.6 - Necessidade de viaduto ou elevada para acesso à Avenida Veneza de acesso ao Bairro Medianeira;
- 3.2.7 - Necessidade de Travessia de Pedestres na intersecção com a rua Paulo Tartaroti;
- 3.2.8 - Necessidade de Travessia de Pedestres na intersecção com a Avenida das Indústrias;
- 3.2.9 - Necessidade de Travessia de Pedestres na intersecção com a Rua Pedro Pasqual Filho;
- 3.2.10 - Necessidade de Travessia de Pedestres na intersecção com a Rua Abramo Dalmolin;
- 3.2.11 – Necessidade de viaduto com a intersecção com a rua Paulo Tartaroti;
- 3.2.12 – Necessidade de viaduto com a intersecção da Estrada do Desvio, Rua Olivério Loreno Fagundes Prux e Abramo Dalmolin.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Após a revisão dos investimentos serão previstas as seguintes melhorias no trecho:

- 3.1.1. Passarelas no km 57,70 e no km 58,30
- 3.1.2. Uma rotatória simples e um viaduto de transposição
- 3.1.3. Passarela no km 58,30
- 3.1.5. Passarela no km 59,20
- 3.2.1. Rótula simples no km 120,00
- 3.2.3. Diamante com rótula no km 119,39
- 3.2.4. Passarela no km 120,24
- 3.2.5. OAE no km 59,92
- 3.2.6. Rótula alongada no km 60,49
- 3.2.7. Passarela no km 119,10
- 3.2.8. Passarela no km 60,40
- 3.2.9. Passarela no km 119,10
- 3.2.10 Passarela no km 60,40
- 3.2.11. Rótula simples
- 3.2.12. Rótula alongada no km 62,30

Contribuição nº 312

Rodovias

ERS-122 e RSC-453 – Obras de melhorias

Contribuição





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

3_C2102-Volume 5 Tomo III - Rev 002- 4 - 4.2.5. Diagrama Unifilar Projetado: TREVOS E ACESSOS:

4.1 - ERS 122:

- 4.1.1 – Melhorias no Trevo com VRS 826 (acesso para Alto Feliz);
- 4.1.2 – Melhorias nos Trevos de acesso à Nova Milano (Norte e Sul) e implementação de elevadas para acesso;
- 4.1.3 – Implementação do Trevo com Avenida Raineri Petrini;
- 4.1.4 – Implementação do Trevo com Rua Angelo Gardini;
- 4.1.5 – Melhorias no Trevo com Avenida Pedro Grendene;
- 4.1.6 – Melhorias em todos os acessos nas estradas municipais rurais que façam conexão com a ERS 122 (adaptação de todos conforme projeto de duplicação a ser executado).

4.2 - RSC 453:

- 4.2.1 – Melhorias no Trevo com ERS 444 (acesso ao Barracão de Bento Gonçalves);
- 4.2.2 – Melhorias no Trevo de acesso à comunidade do Rio Burati;
- 4.2.3 – Melhorias no Trevo com ERS 448 (acesso à São Marcos);
- 4.2.4 – Melhorias no Trevo de Acesso à FR-02 (distrito industrial);
- 4.2.5 – Implementação do Trevo com a Rua Pedro Pasqual Filho;
- 4.2.6 – Melhorias no Trevo de acesso com a Estrada do Desvio e retorno com a RSC 453;
- 4.2.7 – Melhorias no Trevo com a FR-02 (previsão da Perimetral Oeste);
- 4.2.8 – Implementação do Trevo de acesso ao Hotel Farina e SUSFA;
- 4.2.9 – Melhorias em todos os acessos nas estradas municipais rurais que façam conexão com RSC a 453 (adaptação de todos conforme projeto de duplicação a ser executado).

4.3 - VRS 813:

- 4.3.1 – Melhorias no Trevo com Estrada de Acesso a Carlos Barbosa;
- 4.3.2 – Implementação do Trevo de Acesso À comunidade de Linha Paesi;
- 4.3.3 – Implementação do Trevo de Acesso À comunidade de Desvio Blauth;
- 4.3.4 – Implementação dos Trevos de acesso à Nova Sardenha (Leste e Oeste);
- 4.3.5 – Melhorias em todos os acessos nas estradas municipais rurais que façam conexão com a VRS 813 (adaptação de todos conforme projeto de duplicação a ser executado).

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Após a revisão dos investimentos serão previstas as seguintes melhorias:

- 4.1.1. Dispositivo tipo trombeta no km 26,00, na interseção coma ERS-452
- 4.1.2. Viaduto no km 53,20 e retorno no 53,83
- 4.1.3. Rótula simples no km 57,60
- 4.1.4. Rótula simples
- 4.1.5. Rótula alongada
- 4.1.6. Melhorias nos acessos já previstas
- 4.2.1. Rótula simples
- 4.2.2. O acesso à comunidade está previsto através do retorno no km 113,80
- 4.2.3. Retorno no km 113,80
- 4.2.4. Acesso ao Distrito Industrial previsto através de rótula alongada e viaduto





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

- 4.2.5. Rótula alongada no km 62,30 atende rua Paqual Filho
- 4.2.6. Rótula alongada no km 62,30 atende Estrada do Desvio
- 4.2.8. Rótula cotonete no km 106,75
- 4.2.9. Melhorias nos acessos já previstas
- 4.3. A Rodovia VRS-813 não faz parte do escopo da Concessão

Contribuição nº 315

Rodovia

ERS-122, RSC-453 e VRS-813

Contribuição

Prezados, saudações !

Considerando que o município de Farroupilha se apresenta como local geograficamente estratégico na logística rodoviária regional e estadual, sendo também afetada com o seccionamento de seu tecido urbano pela atual configuração das rodovias implantadas, principalmente a RSC 453, ERS 122 e VRS 813, onde:

A rodovia ERS 122 apresenta tráfego intenso, sendo a principal ligação da região da Região Metropolitana da Serra Gaúcha com a capital Porto Alegre e corta a área urbana no sentido Norte/Sul abarcando considerável tráfego urbano;

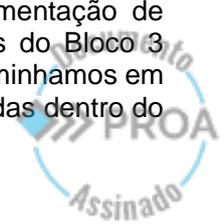
A rodovia RSC 453 apresenta também tráfego intenso sendo a principal ligação rodoviária entre os principais polos urbanos da Região Metropolitana da Serra Gaúcha (Caxias do Sul-Farroupilha-Flores da Cunha a Bento Gonçalves-Garibaldi-Carlos Barbosa), com a ERS 122 e também via de ligação da serra ao litoral norte pela Rota do Sol.

Esta rodovia também corta a área urbana do Município, no sentido Leste/Oeste abarcando considerável tráfego urbano, já apresentando pontos sensíveis a acidentes, de congestionamento e lentidão em diversos horários do dia;

A VRS 813 se apresenta como uma via alternativa para ligação de Farroupilha com os municípios de Garibaldi, Carlos Barbosa e Bento Gonçalves, apresentando tráfego intenso e constante, cuja configuração atual já mostra sinais de saturação.

Considerando ser o território do município o principal entroncamento da malha rodoviária na Região Metropolitana da Serra Gaúcha e que desconsiderar a implementação de melhorias estruturantes em sua malha viária no Programa de Concessões do Bloco 3 representará um entrave às metas de melhorias propostas para região, encaminhamos em ANEXO as principais intervenções e obras necessárias a serem implementadas dentro do programa.

Att.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

--

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O anexo desta contribuição corresponde às contribuições de números 462 a 491, já respondidas.

Contribuição nº 316

Rodovia

ERS-122 – Obras de melhorias

Contribuição

Resumo Investimentos Municípios e Rodovias - RS-122 Bom Princípio: Criar um Viaduto de acesso para RS452 através da RS122 no KM 28 junto a PRE Bom Princípio.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Está previsto um dispositivo tipo trombeta no km 26,81.

Contribuição nº 446

Rodovia

ERS-240 – Obras de melhorias

Contribuição

Quando da duplicação necessito de uma entrada entre o km 22 e 23 para acesso a MICRO CERVEJARIA BARLEY LT.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Está prevista no projeto uma rótula alongada no km 22,60.

Contribuição nº 462

Rodovia

ERS-122 – Obras de melhorias

Contribuição

VOLUME 5- Anexo 3 - Projetos Funcionais: ERS - 122 / KM 50,6 - Revisar proposta de rótula alongada apresentada a fim de contemplar o acesso à VRS 826 permitindo o fluxo no sentido Farroupilha - Alto Feliz.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Está prevista uma rótula alongada no km 50,60.

Contribuição nº 463

Rodovia

ERS-122 - Obras de melhorias

Contribuição

VOLUME 5- Anexo 3 - Projetos Funcionais: ERS - 122 / KM 45 ao KM 50 - Revisar proposta a fim de contemplar retorno entre os KM 45 até KM 50 a fim de atender moradores locais e emergências.

Resposta

Agradecemos a contribuição.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Está previsto um retorno em nível no km 48,20.

Contribuição nº 464

Rodovia

ERS-122 - Obras de melhorias

Contribuição

VOLUME 5- Anexo 3 - Projetos Funcionais: ERS - 122 / KM 51,85 - Revisar proposta de rótula alongada apresentada, a fim de contemplar necessidade de acesso ao Núcleo Urbano de Nova Milano no sentido do fluxo de Porto Alegre - Farroupilha além de encaixe com a Estrada Municipal FR21.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Está prevista a implantação de um Viaduto com as dimensões de 150m x 12m. Existe um retorno no km 53+830.

Contribuição nº 465

Rodovia

ERS-122 - Obras de melhorias

Contribuição

VOLUME 5- Anexo 3 - Projetos Funcionais: ERS - 122 / KM 53,2 - Incluir proposta de Obra para contemplar fluxo veículos entre o Núcleo Urbano de Nova Milano - Farroupilha; Destaca-se a existência Escola Municipal Santa Cruz com aproximadamente 650 alunos havendo trânsito intenso de vans escolares realizando este fluxo.

Resposta

Agradecemos a contribuição.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Obra já contemplada na revisão das interseções do Km 52,50 e km 53,80.

Contribuição nº 466

Rodovia

ERS-122 - Obras de melhorias

Contribuição

VOLUME 5- Anexo 3 - Projetos Funcionais: ERS - 122 / KM 53,9 - Revisar proposta de rótula alongada apresentada adequando a necessidade local; Da maneira que está apresentada inviabiliza o fluxo de caminhões à empresa de grande porte instalada à décadas.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Já contemplados os acessos pelo dispositivo do km 56,60 (quilometragem de projeto).

Contribuição nº 467

Rodovia

ERS-122 - Obras de melhorias

Contribuição

VOLUME 5- Anexo 3 - Projetos Funcionais: ERS - 122 / KM 55,6 - Revisar proposta apresentada (Diamante com passagem inferior) verificando possibilidade da rótula Oeste integrar a Av. Imigrantes e Rua Raineri Petrini. Também é fundamental que as rótulas atendam a manobra de caminhões visto a existência de diversas empresas no entorno.

Resposta

Agradecemos a contribuição.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

O projeto já contempla um dispositivo tipo diamante no trevo da Rua Ranieri Petrini com a Av. dos Imigrantes, o detalhamento do dispositivo será tratado no projeto executivo.

Contribuição nº 470

Rodovia

ERS-122 - Obras de melhorias

Contribuição

ERS - 122 / KM 60,48 - Previsto projeto de "Rótula Alongada" porém não foi possível analisar, pois na documentação disponível para consulta não há detalhamento do trecho KM 59 ao KM 69; Trecho em frente ao principal distrito Industrial da Cidade registrando fluxo intenso de caminhões. VOLUME 5- Anexo 3 - Projetos Funcionais.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O projeto contempla rótulas alongadas no Km 60,49 e 62,30.

Contribuição nº 471

Rodovia

ERS-122 - Obras de melhorias

Contribuição

VOLUME 5- Anexo 3 - Projetos Funcionais: ERS - 122 / KM 60,48 - Previsto projeto de "Adequação de Interseções Alças de Xícaras" porém não foi possível analisar, pois na documentação disponível para consulta não há detalhamento do trecho KM 59 ao KM 69; Trecho em frente ao principal distrito Industrial da Cidade registrando fluxo intenso de caminhões.

Resposta

Agradecemos a contribuição.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

O projeto contempla uma rótula alongada no Km 60,49.

Contribuição nº 472

Rodovia

ERS-122 - Obras de melhorias

Contribuição

VOLUME 5- Anexo 3 - Projetos Funcionais: ERS - 122 / KM 60,8 - Incluir proposta de Obra para contemplar fluxo veículos dos Bairro Monte Pasqual e Centenário; Destaca-se a existência trânsito intenso de moradores realizando assim como o elevado número de acidentes na saída do bairro Monte Pasqual para quem deseja fazer o retorno ao Centro da cidade (retorno em frente a empresa Soprano).

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O projeto contempla uma rótula alongada no Km 60,48 e no km 62,30.

Contribuição nº 474

Rodovia

ERS-122 - Obras de melhorias

Contribuição

VOLUME 5- Anexo 3 - Projetos Funcionais: ERS - 122 / KM 61,9 - Incluir proposta de Obra nas proximidades da Estrada Municipal FR 22 Rota da Cidadania. O local tem a previsão de conexão com a futura Perimetral Leste, previsto no Plano Diretor Municipal.

Resposta

Agradecemos a contribuição.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

O projeto contempla uma Rótula Alongada no Km 62,30.

Contribuição nº 475

Rodovia

RSC-453 - Obras de melhorias

Contribuição

VOLUME 5- Anexo 3 - Projetos Funcionais: RSC - 453 / KM 120 - Incluir proposta de Obra para contemplar o fluxo de veículos Norte/Sul englobando Av. Santa Rita e Avenida Vêneto. Este local é um dos principais acessos da Cidade, sendo considerado um local fundamental de intervenção.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O projeto contempla um dispositivo tipo diamante com rótula neste local.

Contribuição nº 477

Rodovia

RSC-453 - Obras de melhorias

Contribuição

VOLUME 5- Anexo 3 - Projetos Funcionais: RSC - 453 / KM 119,35 - Revisar proposta de forma a garantir a viabilidade de execução. Local apresenta topografia acentuada.

Resposta

Agradecemos a contribuição, será revisto.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição nº 479

Rodovia

RSC-453 - Obras de melhorias

Contribuição

VOLUME 5- Anexo 3 - Projetos Funcionais: ERS - 453 / KM 119 - Revisar proposta apresentada, adequando desenho a necessidade local de forma a viabilizar a conexão da Rua Paulo Tartarotti no sentido de quem deseja acessar rumo ao centro da cidade.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O projeto contempla uma rótula simples no km 119,00.

Contribuição nº 480

Rodovia

RSC-453 - Obras de melhorias

Contribuição

VOLUME 5- Anexo 3 - Projetos Funcionais: RSC - 453 / KM 116,5 - Incluir proposta de Obra. Este local tem a previsão de conexão com a futura Perimetral Oeste, previsto no Plano Diretor Municipal.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O projeto já contempla uma rótula alongada no km 115,50 e será incluída outra no km 117,30.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição nº 481

Rodovia

RSC-453 - Obras de melhorias

Contribuição

VOLUME 5- Anexo 3 - Projetos Funcionais: RSC - 453 / KM 115,5 - Revisar proposta apresentada, adequando desenho a necessidade local e acesso ao distrito industrial. Possibilidade de integração com a via marginal Rua João Antonio Letti Júnior.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O projeto já contempla uma rótula alongada no km 115,50 e será inserida outra no km 117,30.

Contribuição nº 482

Rodovia

RSC-453 - Obras de melhorias

Contribuição

VOLUME 5- Anexo 3 - Projetos Funcionais: RSC - 453 / KM 113,8 - Revisar proposta apresentada, adequando desenho a necessidade local e acesso ERS 448. Observamos que a rótula deveria ser mais alongada permitindo o acesso seguro no sentido Bento Gonçalves - Nuc. Urbano de São Marcos.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O projeto já contempla uma rótula alongada no km 113,80.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição nº 483

Rodovia

RSC-453 - Obras de melhorias

Contribuição

VOLUME 5- Anexo 3 - Projetos Funcionais: RSC - 453 / KM 104,5 - Incluir proposta de Obra, suprir a necessidade Retorno para atendimento fluxo moradores locais.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O projeto prevê um retorno no km 104,50.

Contribuição nº 484

Rodovia

RSC-453 - Obras de melhorias

Contribuição

VOLUME 5- Anexo 3 - Projetos Funcionais: ERS - 122 / RSC - 453 - Melhorias em todos os acessos nas Estradas Municipais Rurais que façam conexão com as Rodovias (adaptação de todos conforme projeto de duplicação a ser executado).

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O projeto já contempla melhorias nos acessos irregulares.

Contribuição nº 504





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Rodovia

ERS-122 - Obras de melhorias

Contribuição

Venho por meio apresentar a necessidade de previsão de inclusões de obras no trecho da ERS 122 do bloco 03.

A ERS 122 é uma rodovia que corta a região da Serra Gaúcha e possui percurso com muitas curvas, com descidas e subidas. Há dois pontos críticos entre Flores da Cunha e Antônio Prado onde ocorrem acidentes de caminhão: 1 - no sentido de Antônio Prado para Flores da Cunha, no km 112, num declive acentuado para descida para o rio das Antas 2 - nos km 105 e km 106 no sentido oposto.

Ambos os locais têm marcas da violência dos acidentes que costumam ocorrer com os caminhões nesses locais.

O principal fator para a ocorrência de acidentes com os caminhões é: os caminhões ficam sem freio devido a descida da serra e os condutores desses veículos acabam arremessando os veículos em plantações de uva próximos da rodovia, no penhasco (do lado do Rio das Antas) ou colidem com a parede de morros no local.

Uma alternativa comprovadamente eficaz e que é utilizada em outras rodovias no Brasil é a instalação da caixa de brita. Na internet é possível constatar a eficácia da caixa, que muitas vezes evita danos físicos no condutor do caminhão e também nos veículos.

Há inúmeras reportagens sobre os recorrentes acidentes que ocorrem nesses locais e os locais de acidentes são quase sempre os mesmos. Em 2014 houve um acidente em que um tanque carregado com várias dezenas de toneladas de diesel ficou sem freio e o motorista colidiu contra a parede de de pedra do morro, gerando um incêndio de grandes proporções.

Acidentes acarretam em mortes, fechamento de rodovias e diversos transtornos aos usuários, como, congestionamento, atraso em viagens.

A Polícia Rodoviária poderia auxiliar o Estado fornecendo os dados sobre os acidentes nesses dois pontos e talvez possa auxiliar na análise das medidas que seriam eficazes para a diminuição dos acidentes que ali ocorrem.

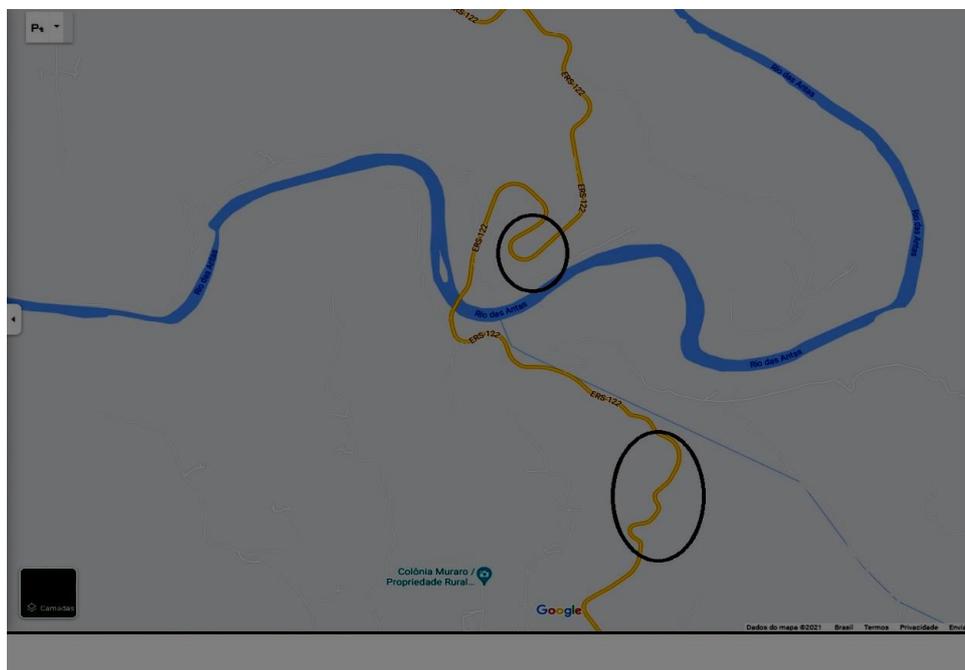
Importante que o Governo do Estado aproveite a concessão da rodovia para estudar a possibilidade de incluir essa obra no PER do Bloco 3 garantindo a segurança dos usuários e o fluxo da região.

Para demonstrar a necessidade de previsão de medidas, segue abaixo mapas com a localização dos pontos onde ocorrem os acidentes, algumas fotos e algumas reportagens de acidentes ocorridos nos últimos anos.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3



Resposta

Agradecemos a contribuição.

O projeto prevê três áreas de escape para veículos pesados nos kms, 106,40, 112,00 e 135,06 da ERS-122.

Contribuição nº 505

Item

Socioambiental - Plantio de vegetação

Contribuição

No canteiro central das rodovias duplicadas colocar arbustos para evitar que os faróis dos veículos que venham no sentido contrário ofusquem os motoristas do outro sentido da rodovia. Na BR-101 e na free-way já existe isso.

Segue link de matéria na imprensa sobre o assunto:





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

<http://g1.globo.com/brasil/noticia/2011/05/br-101-ganha-sinalizacao-com-plantas-para-prevenir-acidentes.html>

Resposta

Agradecemos a contribuição.

As obras de ampliações seguirão as normas vigentes e utilizarão separadores que garantam a segurança do usuário.

Contribuição nº 506

Item

Socioambiental - Plantio de vegetação

Contribuição

Planejar paisagismo nas rodovias como forma de tornar as viagens mais agradáveis e um atrativo turísticos.

Seguem links:

[http://www.ifs.edu.br/images/EDIFS/ebooks/2017/E-](http://www.ifs.edu.br/images/EDIFS/ebooks/2017/E-book_Paisagismo_rodovi%C3%A1rio_uma_proposta_para_BR_101_Nordeste.pdf)

[book_Paisagismo_rodovi%C3%A1rio_uma_proposta_para_BR_101_Nordeste.pdf](http://www.ifs.edu.br/images/EDIFS/ebooks/2017/E-book_Paisagismo_rodovi%C3%A1rio_uma_proposta_para_BR_101_Nordeste.pdf)

<https://www.fazfacil.com.br/jardim/paisagismo-para-rotatorias-e-porticos/>

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Tal solicitação deverá ser encaminhada às prefeituras por onde a rodovia passa, para que a mesma venha a verificar a possibilidade de uma ação conjunta com a concessionária.

Contribuição nº 529

Rodovia

ERS-122 - Obras de melhorias

Contribuição





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

O entroncamento da RS 122 com a RS 452 não possui, no plano de concessão, previsão de instalação de viaduto. O local é de intenso fluxo, contanto com trânsito de aproximadamente 10.000 veículos dia no trecho da RS 452 entre Feliz e Bom Princípio. Por tal razão, reque-se a inclusão de um viaduto entre as obras viárias a serem executas pela futura concessionária.

Além disso, considerando que a RS 452 é via utilizada para trânsito entre os polos turísticos de Gramado e Bento Gonçalves, requer-se que sua manutenção seja incluída no plano de concessão, em conformidade com o Art. 9º da Lei Estadual 14.875

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Está previsto um dispositivo do tipo trombeta neste entroncamento.

Contribuição nº 531

Rodovia

ERS-122 - Obras de melhorias

Contribuição

Boa noite, olhando o projeto de concessão da ERS 122, bloco 3, peço com urgência reformulação definitiva do retorno em frente a empresa Eaton, Km 87 da ERS 122, pois o local está muito perigoso, não tem mais condições, acidentes diários e muitas vidas se perderam ali, por favor considerem isso com urgência

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O projeto prevê adequação da rótula vazada existente para rótula simples.

Contribuição nº 539

Item

Obras de melhoria





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição

PER, ESTUDO DE ENGENHARIA- Adequação de acessos: Prever a construção de barreiras verticais nas adequações de acesso, de forma a prevenir que um veículo desgovernado acesse a rodovia a partir do acesso.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Os dispositivos de entroncamento deverão ser executados de acordo com as normas vigentes do DNIT e do DAER.

Contribuição nº 545

Rodovia

RSC-453 – Obras de melhorias

Contribuição

Inclusão de trevo em trecho da rodovia 453 no km 117,2: neste trecho temos atualmente trevo de acesso que serve além da ITM, outras empresas de relevância para a cidade e estado, tais como grupo Azi, Bolsas Tonin, Fibrasil, Provin além de ter um acesso secundário para a cidade de Farroupilha. Sugestão: inclusão de trevo com passagem inferior no km 117,2 da rodovia 45

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O projeto prevê uma rótula alongada no km 117,30.

4.3.3. ILUMINAÇÃO

Contribuição nº 313





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Rodovias

ERS-122 e RSC-453 - Iluminação

Contribuição

3_C2102-Volume 5 Tomo III - Rev 002- 5 - 4.2.5. Diagrama Unifilar Projetado:
ILUMINAÇÃO:

- Necessidade iluminação nos trechos urbanos das Rodovias RS 122 e RSC 453

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Está prevista a iluminação nos dispositivos de interseção.

Contribuição nº 485

Rodovia

ERS-122 e RSC-453 - Iluminação

Contribuição

VOLUME 5- Anexo 3 - Projetos Funcionais: ERS - 122 / RSC - 453 - Necessidade
iluminação nos trechos urbanos das Rodovias.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Está prevista a iluminação nos dispositivos de interseção.

Contribuição nº 535

Item

Implantação de cabos subterrâneos para energia





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição

PER, ESTUDO DE ENGENHARIA, MINUTA DE EDITAL E INVESTIMENTOS POR RODOVIA- Obrigações de Infraestrutura: Prever a remoção dos postes de transmissão de energia elétrica junto a concessionária para que os mesmos se encontrem ao mínimo distantes da pista de acostamento e pista principal em relação a sua altura do chão mais 2 metros. E quando o mesmo não for possível deve se fazer a construção de passagens de cabeamento subterrâneo. (Visando impedir que a via seja bloqueada em decorrência de manutenção ou acidente envolvendo os cabos de energia/lógica/postes) SUGESTÃO: Remoção dos postes de transmissão de energia elétrica e lógica junto a concessionária para que os mesmos se encontrem ao mínimo distantes da pista de acostamento e pista principal em relação a sua altura do chão mais 2 metros. E quando o mesmo não for possível deve se fazer a construção de passagens de cabeamento subterrâneo adequados.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Caberá a concessionária atender a todos os aspectos de segurança previstos nas normas do DNIT e do DAER.

Contribuição nº 536

Item

Implantação de cabos subterrâneos para energia

Contribuição

PER, ESTUDO DE ENGENHARIA, MINUTA DE EDITAL E INVESTIMENTOS POR RODOVIA- Obrigações de Infraestrutura: Prever a remoção de cabos de transmissão de energia de média e baixa tensão e de lógica que cruzam a rodovia e a construção de passagens subterrâneas para os mesmos nos trechos a serem duplicados ou triplicados. (Visando impedir que a via seja bloqueada em decorrência de manutenção ou acidente envolvendo os cabos de energia ou lógica estendidos) SUGESTÃO: Remoção de cabos de transmissão de energia de média e baixa tensão e de lógica que cruzam a rodovia e a construção de passagens subterrâneas para os mesmos nos trechos a serem duplicados ou triplicados.

Resposta

Agradecemos a contribuição.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

A adequação destas interferências fará parte do projeto executivo de duplicação. A solução será definida pela concessionária sempre atendendo às normas vigentes.

Contribuição nº 537

Item

Implantação de cabos subterrâneos para telefonia

Contribuição

PER, ESTUDO DE ENGENHARIA, MINUTA DE EDITAL E INVESTIMENTOS POR RODOVIA- Obrigações de Infraestrutura: Prever a construção de infraestrutura de logica subterranea de forma a ser utilizado pelas empresas de telecomunicações. Isso seria usado para acelerar a adoção de banda larga pelo estado e ampliar o sinal de celular junto as rodovias.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A futura Concessionária poderá construir a infraestrutura de logística subterrânea e as receitas auferidas serão consideradas receitas acessórias.

4.3.4. CICLOVIAS

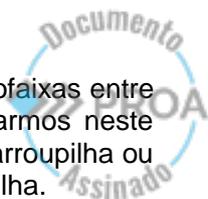
Contribuição nº 530

Rodovia

ERS-122 - Ciclovias

Contribuição

PER / MINUTA - Não consegui encontrar nada relacionado a ciclovias ou ciclofaixas entre Farroupilha e Caxias do Sul. Estamos perdendo a oportunidade de avançarmos neste assunto. Nos finais de semana a movimentação de ciclistas entre Caxias e Farroupilha ou vice-versa é grande principalmente na entrada para Monte Bérico em Farroupilha.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A contribuição será acatada e está prevista uma ciclovia na ERS-122 do km 59,00 ao km 69,00.

Contribuição nº 532

Item

Ciclovias

Contribuição

PER, ESTUDO DE ENGENHARIA, MINUTA DE EDITAL E INVESTIMENTOS POR RODOVIA- Obrigações de Infraestrutura: Adicionar clausula obrigando a construção de ciclovias junto aos trechos urbanos nos pontos que serão duplicados/triplicados

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A contribuição será acatada e está prevista uma ciclovia na ERS-122 do km 59,00 ao km 69,00.

Contribuição nº 533

Item

Ciclovias

Contribuição





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

PER, ESTUDO DE ENGENHARIA, MINUTA DE EDITAL E INVESTIMENTOS POR RODOVIA- Obrigações de Infraestrutura: Adicionar cláusula obrigando a construção de ciclovias junto as obras de arte como pontes e viadutos.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A contribuição será acatada e está prevista uma ciclovia na ERS-122 do km 59,00 ao km 69,00.

Contribuição nº 859

Item

Ciclovia

Contribuição

Boa tarde,

Segue minha sugestão sobre a concessão de rodovias:

Inclusão de CICLOVIA ao longo de todas as rodovias. O ciclista trafegar no acostamento não está dando certo, os motoristas são muito irresponsáveis e não dão importância à vida humana, não respeitam a distância mínima de 1,5m do ciclista, principalmente caminhões e ônibus.

Outra sugestão: em estradas com pista dupla a obrigatoriedade de instalação de passarelas para pedestres e ciclistas a cada km em área urbana e a cada área de movimentação de pedestres da rodovia.

Resposta

A contribuição será parcialmente acatada. Será prevista a ciclovia entre as cidades de Caxias e Farroupilha. A ciclovia poderá ser expandida no futuro de acordo com a solicitação do Poder Concedente à concessionária por meio do mecanismo de estoque de melhorias.

4.3.5. OUTROS





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição nº 543

Item

Ponto de carregamento de veículos elétricos

Contribuição

Obrigações de Infraestrutura: Adicionar a obrigatoriedade da construção de pontos de carregamento de veículos elétricos ao longo das rodovias, visto que a maioria dos grandes fabricantes de veículos irão parar de fabricar novos veículos a combustão ou vão fazer uma forte redução nos próximos 10 anos (<https://autopapo.uol.com.br/noticia/10-montadoras-anuncio-carro-eletricos/>), também está projetado o crescimento de carros elétricos no Brasil de 300% a 500% nos próximos 5 anos segundo a ABVE.

Sugestão: Instalação de pontos de carregamento de veículos elétricos a partir do 3º ano de concessão com potência não inferior a 50 kW, com espaçamento máximo de 50 km ou 1 ponto de recarga quando a rodovia tiver menos de 50 km de extensão. Os pontos de carregamento podem ser instalados junto a comércios existentes, mas devem permitir o acesso em qualquer horário do dia todos os dias do ano. Os mesmos deverão ser expandidos conforme demanda de usuários.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Essa solicitação poderá ser adotada pela futura Concessionária como receita acessória ou nos postos de combustíveis e centros comerciais.

5. PRAÇAS DE PEDÁGIO





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

5.1. CAPELA DE SANTANA

Contribuição nº 128

Contribuição

Prezado (a), Com as cordiais saudações, o Município de Capela de Santana vem, por meio deste, informar que o Ente municipal deixará, por ora, de apresentar contribuições quanto a concessão da ERS 240 à iniciativa privada (implantação de praça de pedágio no km 25) por meio do "formulário de contribuições", bem como, o preenchimento de "contribuições ao projeto de concessão" (recebido da Secretaria E. de Parcerias em 08/07/2021), pois compreende que constam nulidades no projeto realizado pelo Estado em conjunto com o BNDES, bem como, pela posição contrária à instalação de praça de pedágio no local referido. No mais, as razões serão melhor arguidas em audiência com o Secretário Extraordinário de Parcerias, Sr. Leonardo Busatto, no dia 22/07/2021, às 14 horas. Atenciosamente,-- Sabrina Borba - Assessora de Gabinete/Município de Capela de Santana.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A localização da praça de pedágio será alterada.

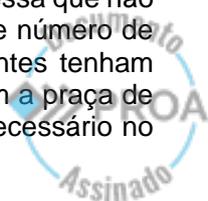
Contribuição nº 344

Praça de Pedágio

Capela de Santana

Contribuição

A praça de pedágio da RS 240, além de prejudicar moradores dos bairros Divisa e Pareci Velho, na locomoção até o centro de Capela de Santana, hospital de Montenegro, também deixará uma zona rural pacata como provável desvio para o pedágio (estrada essa que não comporta o movimento, trazendo prejuízos a qualidade de vida de um grande número de produtores rurais. Sugestão: Esperamos que o Governo e seus representantes tenham compreensão e não prejudiquem a produção primária e carente não coloquem a praça de pedágio nessa localização, e além disso uma passarela será um gasto desnecessário no município, pois não existe demanda para tanto.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A localização da praça de pedágio será alterada.

5.2. PORTÃO

Contribuição nº 321

Praça de Pedágio

Portão

Contribuição

Não há necessidade de modificar a praça da cidade de Portão RS, população já convive a mais de 25 anos existe cobrança também para as pessoas que se deslocam a Capela de Santana com isso pode-se eliminar o pedágio na rodovia que cruza a cidade.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Entende-se que a remoção da atual Praça de Portão é necessária, pois do contrário haveria mais de mais de 1 praça de pedágio na ERS-240 a uma curta distância entre as mesmas. Buscou-se equilibrar os trechos de cobertura de todas as praças de pedágio do Bloco 3.

Contribuição nº 526

Praça de Pedágio

Portão

Contribuição





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Localização da Praça de Pedágio do Bloco 3 entre os Municípios de Montenegro e Capela de Santana: Os usuários que circulam diariamente de Montenegro em direção ao Vale dos Sinos já são onerados desde 1994 com o pagamento de tarifa de pedágio na atual Praça de Portão. Ocorre que, diferentemente de usuários que circulam pela ERS 122, como moradores de Bom Princípio e de São Sebastião do Caí - que contam com infraestrutura completa já custeada pelos recursos do pedágio, como duplicação da rodovia até a "porta de suas casas" e novo trecho da rodovia desviando a travessia urbana - usuários que circulam apenas pela ERS 240 em direção a Montenegro usufruem apenas do curto trecho de 16 km duplicado do Bairro Scharlau a Portão durante todos estes anos e ainda convivem com problemas como travessia caótica no perímetro urbano de Montenegro e excesso de movimento em rodovia de pista simples. Ou seja, estes usuários acabaram subsidiando parte dos investimentos na rodovia ERS 122. Com a nova proposta do Governo do Estado, a localização da Praça de Pedágio entre Montenegro e Capela de Santana, o revoltante desequilíbrio permanecerá por pelo menos mais 30 anos, uma vez que moradores de São Sebastião do Caí, além de já contar com a infraestrutura já pronta, não mais necessitarão pagar tarifa de pedágio para deslocamento ao Vale do Sinos (pois o projeto prevê a instalação da nova Praça de Pedágio em Bom Princípio); moradores de Portão, que no atual modelo contam com isenção, ganharão novos investimentos também custeados pelas novas praças de pedágio, ou seja, também não pagarão pelos benefícios. Por fim, usuários que se deslocarem pela rodovia RSC 287, rodovia que demanda a maior parte dos investimentos, entre Montenegro e a BR 386, nunca precisarão pagar a tarifa de pedágio, pois terão seus investimentos totalmente custeados pelos usuários que circularem pela rodovia ERS 240, entre Montenegro e Portão. Ou seja, a injustiça do pagamento da tarifa do pedágio para subsidiar obras em outros trechos via ser perpetuar por pelo menos 57 anos. Absurdo total! SUGESTÃO: Instalação da Praça de Pedágio no Bloco 3 na RSC 287, km 17, próximo à divisa dos Municípios de Montenegro e Triunfo, uma vez que muito pouco afetará a vida dos moradores locais.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Na definição das localizações das praças buscou-se equilibrar os trechos de cobertura das mesmas, para que se tenha uma tarifa módica e financie os investimentos previstos na concessão.

5.3. FARROUPILHA

Contribuição nº 324

Praça de Pedágio

Farroupilha





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição

Se o pedágio for instalado em Farroupilha, conforme indica a proposta, peço que mantenham a instalação da praça no KM 50 da RS 122. Assim o povo que reside na Linha Boêmios e Nova Milano não será expurgado da cidade.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A praça de pedágio será alterada de local de forma a minimizar o impacto de segregação da comunidade.

Contribuição nº 325

Praça de Pedágio

Farroupilha

Contribuição

Avaliem as condições de instalar a praça na reta que há logo após passar a Curva da Morte, indo de Farroupilha para São Vendelino. Lá seria o local mais indicado para não comprometer o nosso interior.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A praça de pedágio será alterada de local de forma a minimizar o impacto de segregação da comunidade.

Contribuição nº 326

Praça de Pedágio

Farroupilha

Contribuição





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

No estudo consta a instalação da praça no KM 50,00 da RS 122 e de uma base de apoio no KM 53,23. Qual a possibilidade da praça de pedágio ser instalada nos KM 51; 52 ou 53?

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A praça de pedágio será alterada de local de forma a minimizar o impacto de segregação da comunidade.

Contribuição nº 327

Praça de Pedágio

Farroupilha

Contribuição

Para não bloquear grande parte do 4º Distrito de Farroupilha, minha sugestão é que seja determinado o local da praça no KM 50 ou antes dele. No trecho da Serra, entendo que o local mais adequado para a construção da praça seja na região de Sete Colônias, na reta que temos antes da Curva da Morte, vindo de São Vendelino para Farroupilha. É um local que impossibilita rotas de desvio e por sua vez não bloqueia o acesso do interior de Farroupilha ao Centro da cidade.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A praça de pedágio será alterada de local de forma a minimizar o impacto de segregação da comunidade.

Contribuição nº 330

Praça de Pedágio

Farroupilha

Contribuição





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Excelente trabalho de pesquisa do BNDES, focado exclusivamente para atender as demandas das "pessoas jurídicas". Nada se comenta sobre os danos que uma praça de pedágio causa ao isolar um bairro ou comunidade. As empresas obviamente repassarão o custo das viagens para o consumidor final que é o ÚNICO realmente impactado... e esse consumidor final é o morador da comunidade dividida pelo pedágio. O que esse estudo tão custoso aos bolsos do Governo escreveu a respeito do cidadão que vai pagar mais de R\$ 14,00 para ter direito de ir ao mercado comprar pão e trazê-lo para casa? Espero que tenha algo registrado. Acredito que com o conhecimento do BNDES tenha sido possível levantar opções inteligentes que não prejudicassem tanto o bolso das famílias que vivem nessas regiões.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A cobrança de pedágios é necessária para viabilizar os investimentos nas rodovias que trarão mais segurança, rapidez e conforto aos seus usuários. A escolha dos locais das praças de pedágio levou em consideração a quantidade de veículos que transitavam nas rodovias, relevo e geometria adequados para a sua instalação, equidistância entre as praças, buscando-se evitar ao máximo a instalação em locais próximos de grandes centros ou aglomerações urbanas. Após a consulta pública, houve alteração na localização das praças de pedágio visando minimizar o impacto para a população residente próximo dos locais anteriores bem como a redução de tarifa.

Contribuição nº 331

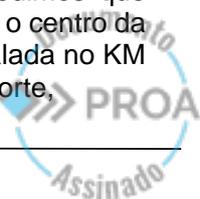
Praça de Pedágio

Farroupilha

Contribuição

Estamos preocupados com a possibilidade da praça de pedágio ser instalada entre os KM 51 e 53 da RS 122, se isso acontecer nossa comunidade não terá possibilidade de ir até o centro sem ter que pagar o pedágio. Como tudo ainda está nebuloso estamos muito preocupados. Sabemos que em algum lugar esse pedágio vai sair, mas pedimos que considerem, que respeitem o nosso direito de percorrer poucos quilômetros até o centro da cidade sem sermos tarifados. Temos fé que sigam o edital e a praça seja instalada no KM 50 ou então mais próximo a São Vendelino, lá na região da reta da curva da morte,

Resposta





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Agradecemos a contribuição.

A praça de pedágio será alterada de local de forma a minimizar o impacto de segregação da comunidade.

Contribuição nº 332

Praça de Pedágio

Farroupilha

Contribuição

Sobre a praça de pedágio que está projetada para o KM 50 da RS 122. Por favor, pedimos que tenham consideração com a comunidade do interior de Farroupilha para que nossa região não seja separada da cidade. Estamos preocupados com a nossa situação futura, pois caso a praça venha a ser instalada após o Trevo de acesso à Linha Boêmios (sentido POA/Farroupilha) toda nossa região será impactada, será isolada de Farroupilha. Muitas famílias trabalham na cidade, precisam se deslocar diariamente por um trecho curto da rodovia para chegar até as empresas, e a ajuda de 20% de desconto não representará muita diferença no final de um mês, Apesar de morarmos no interior, estamos a menos de 8Km do centro, praticamente 7 minutos de viagem. Além disso, temos transporte de empresas que buscam os funcionários nas suas casas, com as condições econômicas que vivemos hoje, muitas dessas empresas tirarão o transporte para reduzir custos, mais uma vez nos impactando.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A praça de pedágio será alterada de local de forma a minimizar o impacto de segregação da comunidade.

Contribuição nº 333

Praça de Pedágio

Farroupilha





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição

Apesar da manifestação contrária à instalação da Praça de Pedágio pela Prefeitura de Farroupilha, a população sabe que há poucos pontos para que a praça seja construída no trecho da Serra. Com isso, pedimos que a praça seja instalada antes do Trevo de Acesso a comunidade de Linha Boêmios, sentido POA/Farroupilha. Ou seja, antes do KM 50. Minha sugestão é instalação da nova praça de pedágio na reta que temos antes da conhecida "Curva da Morte", aproximadamente nos KM 46 ou 47 da rodovia, onde também não haverá desvios por estradas de interior. O terreno é adequado e nossa comunidade não seria condenada pelo pedagiamento todos os dias.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A praça de pedágio será alterada de local de forma a minimizar o impacto de segregação da comunidade.

Contribuição nº 334

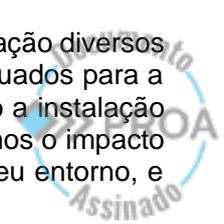
Contribuição

Esclarecimento: Todo o estudo feito pelo BNDES, em algum momento levou-se em consideração o IMPACTO NEGATIVO que as praças trariam as comunidades em que seriam instaladas? Sobre comunidades nos documentos falou-se apenas das Quilombolas e Indígenas.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Na escolha da localização das praças de pedágio, foram levados em consideração diversos critérios tais como o fluxo de veículos nas rodovias, relevo e geometria adequados para a sua instalação, equidistância entre as praças, buscando-se evitar ao máximo a instalação em locais próximos de grandes centros ou aglomerações urbanas. Entendemos o impacto que a praça de pedágio pode trazer para as comunidades que moram em seu entorno, e





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

por esta razão foi estabelecido o Desconto de Usuário Frequentemente, que tem a finalidade de conceder descontos aos usuários que possuem uma frequência de viagens alta.

Contribuição nº 392

Praça

Farroupilha

Contribuição

Conforme informação obtida do DAER, a determinação do KM 50,00 para instalação da nova praça de pedágio na RS-122 é apenas um marco da localização, permitindo que concessionária escolha o melhor ponto considerando 5 quilômetros antes ou após este marco. Após a definição concreta do ponto de instalação da nova praça (antes do leilão), a concessionária poderá realizar esse ajuste?

Resposta

A alteração da localização das praças de pedágio é admitida, desde que autorizada pelo Poder Concedente. Tal regramento encontra-se disciplinado pelo Item 3.4.6 - Sistemas de Pedágio e Controle de Arrecadação do PER, nos seguintes termos:

A CONCESSIONÁRIA deverá implantar e operar o sistema de arrecadação de pedágio, os edifícios de apoio e as praças de pedágio, ao longo do trecho a ser concedido, com a localização de acordo com o Apêndice F, podendo sua posição ser alterada em até 5km a pedido da CONCESSIONÁRIA submetido ao PODER CONCEDENTE.

Caso a CONCESSIONÁRIA julgar conveniente a alteração de qualquer praça de pedágio, além dos 5 km, deverá submeter ao PODER CONCEDENTE, para sua aprovação, o estudo técnico e a análise do impacto no tráfego local, que justifiquem a alteração da localização da praça de pedágio

Contribuição nº 393





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Praça de Pedágio

Farroupilha

Contribuição

Não identifiquei em nenhum dos documentos disponibilizados no site parcerias.rs.gov.br algum conteúdo que remeta ao impacto social/econômico/financeiro das comunidades que residem próximo as novas praças de pedágio (ao não ser o fato da não isenção). Sendo o pedágio instalado no KM 50 da RS-122 (logo antes do trevo de acesso a Alto Feliz, sentido POA/Farroupilha) poucas famílias serão impactadas, porém se a praça for situada nos KM 51, KM 52 ou KM 53 boa parte do 4º Distrito de Farroupilha será segregado da cidade. A população das localidades conhecidas como Serraria/Travessão Milanês, Linha Boêmios, Linha Peroni, Sete Colônias, Caravagginho serão obrigadas a pagar para se deslocar por poucos quilômetros na rodovia. Apesar de sermos considerados como interior da cidade, a maioria das pessoas da comunidade dependem da cidade para trabalhar/estudar e é inadmissível que tenhamos que comprometer praticamente 30% do salário mínimo para pagamento dessa despesa (já considerando o desconto de 20%). Saliento inclusive que não dispomos mais de horários flexíveis de transporte público urbano, temos apenas dois horários de linhas de ônibus, um às 06h e outro às 18h, o que nos força a utilizarmos veículos próprios para nos deslocarmos. Pedimos clemência para que essa situação seja avaliada e nossa região não seja segregada da cidade, pois o impacto será extremamente negativo e não temos outra cidade próxima disponível para utilizarmos como "base". Ao lado, anexo a imagem de satélite que apresenta de forma simplificada as regiões afetadas se a instalação ocorrer nos KM 51, 52 ou 53 - trecho destacado em vermelho - (após o trevo de acesso a Alto Feliz, sentido POA/Farroupilha):



Resposta

Agradecemos a contribuição.

A praça de pedágio será alterada de local de forma a minimizar o impacto de segregação da comunidade.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição nº 394

Praça de Pedágio

Farroupilha

Contribuição

Avaliar a possibilidade de isenção das comunidades do interior de Farroupilha impactadas pela instalação da nova praça de pedágio na RS-122, KM 50. Não me refiro a isenção da cidade como um todo, mas ao menos para os moradores das comunidades afetadas. Assim como a EGR, isentando as localidades do interior (<https://www.diariooficial.rs.gov.br/materia?id=554542>)

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A praça de pedágio será alterada de local de forma a minimizar o impacto de segregação da comunidade.

Não está prevista a isenção, porém está previsto o Desconto do Usuário Freqüente (DUF).

Contribuição nº 395

Praça de Pedágio

Farroupilha

Contribuição

Avaliar a possibilidade de instalação da nova praça de pedágio entre os KM 46 e 47 da RS-122 ao invés da altura do KM 50. Nos KM 46-47 da RS122 temos uma área plana, com espaço suficiente para instalação da praça logo antes da conhecida "Curva da Morte" (imagem ao lado). Nessa região não haveria impactos negativos para os moradores do interior de Farroupilha.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3



Resposta

Agradecemos a contribuição.

A praça de pedágio será alterada de local de forma a minimizar o impacto de segregação da comunidade.

Contribuição nº 396

Praça de Pedágio

Farroupilha

Contribuição

Outra sugestão seria a instalação da praça de pedágio no entroncamento de São Vendelino, assim todos os usuários da via pagariam da mesma forma independente do destino, sem a necessidade de construção de duas praças e impactos em tantas cidades, sendo mais fácil chegar a um acordo único e exclusivamente com a cidade de São Vendelino.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A praça de pedágio será alterada de local de forma a minimizar o impacto de segregação da comunidade.

Contribuição nº 461





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Praça de Pedágio

Farroupilha

Contribuição

ERS - 122 / KM 50,2 - Revisar proposta do local Pedágio. Entende-se que o local apropriado seria no entroncamento da ERS 446 com a ERS 122, concentrando os serviços em uma única praça de Pedágio

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A praça de pedágio será alterada de local de forma a minimizar o impacto de segregação da comunidade.

5.4. FLORES DA CUNHA

Contribuição nº 528

Praças de Pedágio

Flores da Cunha e Ipê

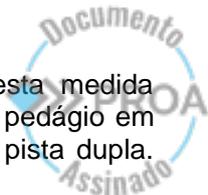
Contribuição

Referente ao BLOCO 3, entre Caxias Do Sul até BR 116, na RS 122, existe um pedágio em Flores Da Cunha, e há previsão de outra praça logo depois de Ipê, sem previsão de investimentos nesta estrada. O pedido é para unificar em uma só praça de pedágio, com tarifas mais baixas por ser pista simples, com retorno de investimentos nesta estrada.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Em relação a uma eventual unificação das praças, cabe informar que esta medida acarretaria uma tarifa muito elevada, mesmo com a política de cobrança de pedágio em que os trechos de pista simples têm uma tarifa de pedágio inferior aos de pista dupla. Portanto, a sugestão não será acatada.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

5.5. IPÊ

Contribuição nº 875

Contribuição

Item 10: Necessidade de rediscussão das localizações das Praças de Pedágios, visto que a região da Serra ficará cercada por Pedágios, especialmente a Praça prevista para a ERS 122, no km 132, localizada na área urbana do município de Ipê.

Resposta

A praça de pedágio será alterada de local de forma a minimizar o impacto de segregação da comunidade.

6. TARIFA

6.1. DESCONTO DE USUÁRIO FREQUENTE

Contribuição nº 18

Contribuição

Por meio deste, gostaria de participar dando por sugestão que seja revista a parte dos descontos. Vejo como interessante, porém quem passa pelo posto diariamente para ir pro seu lugar de trabalho numa distância curta ficaria um custo muito elevado.

Neste sentido sugiro que para quem passasse diariamente (dias úteis) pelo posto de pedágio a uma distância média de 20Km deste ponto que o desconto fique em torno dos 50%. Considerando 1 (uma) placa por usuário, e veículos leves.

Grato pelo atendimento





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O aumento no percentual de desconto proposto resultaria na necessidade de se majorar a tarifa básica de pedágio de todas as praças do Bloco 3. Portanto, a sugestão não será acatada.

Contribuição nº 314

Contribuição

C2102-Avaliação Econômico Financeira-Bloco 3-REV01- 2.4.4. Contribuição para o DUF:
Texto contido no volume:

Foi previsto neste modelo o DUF (Desconto de Usuário Frequente), que visa reduzir o custo de veículos leves que trafegam de modo constante nas Rodovias.

O Valor do DUF é um risco alocado ao PODER CONCEDENTE. Isso significa que o valor concedido de descontos aos usuários será coberto pelo valor arrecadado com a contribuição destinada ao DUF, que corresponde a um percentual da tarifa e, caso esse valor não seja suficiente, haverá um reajuste tarifário para o equilíbrio.

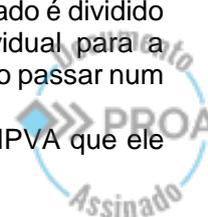
Os descontos são válidos para os usuários de veículos leves com TAG.
A tabela de descontos está apresentada, a seguir....

Sugestão: a principal crítica dos usuários é baseada no argumento de que além de pagar o IPVA, terão pela frente MAIS UM CUSTO que será o pedágio.

Para ROMPER com esta resistência, sugiro uma forma de desconto diferente, baseado numa COMPENSAÇÃO via ABATIMENTO no valor do IPVA do usuário, conforme o gasto dele com o pagamento de pedágios.

Minha SUGESTÃO é a seguinte:

- identifica-se a FRAÇÃO do valor do IPVA que é direcionada ao reparo de estradas e chamemos isso de Fator Geral para a Manutenção das Vias - FGMV;
- o fator (FGMV) é aplicado ao valor do IPVA que o contribuinte paga e o resultado é dividido pelos 365 dias do ano e chamemos isso de Fator de Contribuição Individual para a Manutenção de Vias - FCIMV (este seria o fator de desconto diário dele quando passar num pedágio);
- a cada dia que o usuário pagar o pedágio, aplica-se o FCIMV ao valor de IPVA que ele tem a pagar;





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

- desta forma, desconta-se efetivamente de quem utiliza as rodovias pedagiadas, além de ser um sistema mais JUSTO.
- TECNOLOGIA para isso efetivar o modelo já existe, pois se as praças instalarem cameras OCR, estas podem identificar automaticamente as placas dos veículos e gerenciar estas informações de forma transparente via WEB, sendo disponibilizadas aos contribuintes esta informações para a consulta dos usuários. Além disso virá nos extratos de pagamento do IPVA anualmente os referidos descontos pela utilização/pagamento de pedágio da mesma forma que os descontos por bom motorista é mostrado.

Grato pela atenção

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O Desconto de Usuário Frequente é mecanismo que busca aproximar a média tarifária suportada pelos usuários frequentes ao valor tarifário correspondente a quilometragem que estes efetivamente trafegam em seus percursos. Para tanto, estabelece um mecanismo de descontos progressivos sobre a tarifa a ser paga.

A Concessionária é obrigada a suportar as perdas tarifárias decorrentes da aplicação do DUF até certo percentual, a partir do qual o Poder Concedente deve assumir os custos pelos descontos concedidos até determinado patamar de perdas tarifárias, que caso superado lhe outorgará o direito à recomposição.

Nos termos atuais da minuta de contrato, a recomposição não se dará através da revisão de tarifa, mas, sim, através da utilização dos recursos da Conta de Ajuste. Somente no caso de estes serem insuficientes é que se terá revisão da tarifa de pedágio.

Quanto à solução aventada, existe o impeditivo para o sistema proposto, pois o desconto no IPVA não poderia ser garantido a veículos eventualmente cadastrados fora do Estado do Rio Grande do Sul, visto se tratar de imposto estadual. Sua instituição, portanto, não se mostra viável.

Por este motivo, a sugestão não será acatada.

Contribuição nº 317

Contribuição

C2102-Avaliação Economico Financeira-Bloco 3-REV01- 2.4.4. Contribuição para o DUF
Texto contido no volume:

“Foi previsto neste modelo o DUF (Desconto de Usuário Frequente), que visa reduzir o custo de veículos leves que trafegam de modo constante nas Rodovias.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

O Valor do DUF é um risco alocado ao PODER CONCEDENTE. Isso significa que o valor concedido de descontos aos usuários será coberto pelo valor arrecadado com a contribuição destinada ao DUF, que corresponde a um percentual da tarifa e, caso esse valor não seja suficiente, haverá um reajuste tarifário para o equilíbrio.

*Os descontos são válidos para os usuários de veículos leves com TAG.”
“A tabela de descontos está apresentada, a seguir....”*

Sugestão: a principal crítica dos usuários é baseada no argumento de que além de pagar o IPVA, terão pela frente MAIS UM CUSTO que será o pedágio.

Para ROMPER com esta resistência, sugiro uma forma de desconto diferente, baseado numa COMPENSAÇÃO via ABATIMENTO no valor do IPVA do usuário, conforme o gasto dele com o pagamento de pedágios.

Minha sugestão é a seguinte:

- identifica-se a FRAÇÃO do valor do IPVA que é direcionada ao reparo de estradas e chamemos isso de Fator Geral para a Manutenção das Vias - FGMV;
- o fator (FGMV) é aplicado ao valor do IPVA que o contribuinte paga e o resultado é dividido pelos 365 dias do ano e chamemos isso de Fator de Contribuição Individual para a Manutenção de Vias - FCIMV (este seria o fator de desconto diário dele quando passar num pedágio);
- a cada dia que o usuário pagar o pedágio, aplica-se o FCIMV ao valor de IPVA que ele tem a pagar;
- desta forma, desconta-se efetivamente de quem utiliza as rodovias pedagiadas, além de ser um sistema mais JUSTO.
- TECNOLOGIA para isso efetivar o modelo já existe, pois se as praças instalarem cameras OCR, estas podem identificar automaticamente as placas dos veículos e gerenciar estas informações de forma transparente via WEB, sendo disponibilizadas aos contribuintes esta informações para a consulta dos usuários. Além disso virá nos extratos de pagamento do IPVA anualmente os referidos descontos pela utilização/pagamento de pedágio da mesma forma que os descontos por bom motorista é mostrado.

Grato pela atenção

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Quanto à solução aventada, existe o impeditivo para o sistema proposto, pois o desconto no IPVA não poderia ser garantido a veículos eventualmente cadastrados fora do Estado do Rio Grande do Sul, visto se tratar de imposto estadual. Sua instituição, portanto, não se mostra viável.

Por este motivo, a sugestão não será acatada.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

6.2. ISENÇÃO DE TARIFA

Contribuição nº 319

Contribuição

Plano de Concessão: Buscar isentar as pessoas moradoras que prejudicadas com o pedágio em sua cidade

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O Decreto Estadual nº 53.490/2017 somente autoriza o Estado do Rio Grande do Sul a considerar nas minutas de edital e contratos de concessão, celebrados com empresas privadas, isenções previamente estabelecidas em lei estadual (art. 9º, inc. IX).

Por este motivo, a contribuição não será acatada

Contribuição nº 328

Contribuição

Tendo em vista que não haverá mais isenções para as cidades e que um desconto de 20% não significa praticamente nada para quem tem que passar todos os dias, poderiam avaliar a possibilidade de considerar no Edital que as Prefeituras isentem as comunidades lindeiras ao pedágio utilizando um percentual dos recursos recebidos?

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O Decreto Estadual nº 53.490/2017 somente autoriza o Estado do Rio Grande do Sul a considerar nas minutas de edital e contratos de concessão, celebrados com empresas privadas, isenções previamente estabelecidas em lei estadual (art. 9º, inc. IX).





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Aponta-se, por fim, que a concessão de isenções pelas Prefeituras nos moldes suscitados pela contribuição também não se mostra viável por um motivo adicional: a rodovia é estadual, de modo que os Municípios não detêm competência para a instituição de isenções tarifárias.

Dessa forma, a contribuição não será acatada.

Contribuição nº 329

Contribuição

Por que não considerar no Edital a isenção apenas das comunidades afetadas pelo pedágio? No caso, apenas aquelas que serão bloqueadas para ir até a cidade, se por acaso o pedágio for instalado num local que bloqueie o acesso dessas áreas.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O Decreto Estadual nº 53.490/2017 somente autoriza o Estado do Rio Grande do Sul a considerar nas minutas de edital e contratos de concessão, celebrados com empresas privadas, isenções previamente estabelecidas em lei (art. 9º, inc. IX).

Aponta-se, ademais, que foi adotada como diretriz o maior afastamento possível das praças de pedágio em relação às áreas de maior concentração urbana, visando justamente a mitigar impactos da cobrança de tarifa de eventuais moradores do entorno das praças. No mesmo sentido, foi previsto no regime tarifário instituído pelo contrato a concessão de Desconto de Usuário Frequente, pelo qual são ofertados descontos progressivos conforme o volume de viagens realizadas, permitindo que os usuários que passam rotineiramente por praças de pedágio, por exemplo, em movimento pendular, suportem pagamentos menores e proporcionais às curtas distâncias que costumam percorrer.

Pelas razões expostas acima, a contribuição não será acatada.

6.3. OUTROS

Contribuição nº 71





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição

A redução no valor da tarifa. Destaque-se que uma viagem de Vacaria até Porto Alegre, pagaremos quatro pedágios de Antônio Prado até Bom Princípio.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A tarifa é uma resultante técnica, apurada através de um modelo econômico-financeiro que pondera, em linhas gerais, o volume de investimentos exigidos, o prazo para a sua realização e as taxas de remuneração do capital investido. Esta metodologia foi aplicada no presente estudo, e as tarifas apresentadas foram as obtidas como as necessárias, para viabilizar o projeto do ponto de vista econômico.

Contribuição nº 322

Contribuição

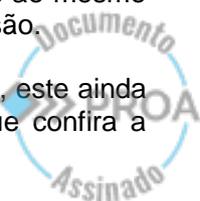
Implantar maior tecnologia nas praças para evitar filas talvez o sistema de pedágio *free flow* seja uma ótima alternativa.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Inicialmente, cumpre ressaltar que a Concessão já prevê o emprego de meios de pagamento eletrônico e identificação automática do veículo (AVI). Nesse caso, é previsto mesmo a incidência de um desconto fixo de 5% (cinco por cento) sobre o valor da Tarifa de Pedágio, conforme Cláusula 18.2.9 do Contrato de Concessão, incentivando os usuários a adotar tal tecnologia que diminui o tempo gasto para passagem nos pedágios ao mesmo tempo em que contribui com a diminuição dos custos operacionais da Concessão.

Quanto à implementação do sistema de pedágio de livre passagem (*free flow*), este ainda carece da constituição de um ambiente jurídico-institucional adequado e que confira a segurança necessária para sua introdução no projeto.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Ainda que a Lei Federal nº 14.157/2021 – que cria a obrigatoriedade do *free flow* para rodovias federais – possa ser considerado um avanço, esta prevê a necessidade de regulamentação de aspectos relevantes para a viabilização do *free flow*, notadamente, a obrigatoriedade do uso dos meios técnicos para garantir a identificação dos veículos que transitarem por rodovias e vias urbanas com cobrança de uso pelo sistema de livre passagem.

Enquanto não obrigatória aos usuários das rodovias, a implementação desta tecnologia na concessão pode gerar o incremento da impedância e afetar a arrecadação de receitas necessária para se viabilizar os investimentos previstos.

Adicionalmente, ainda cumpre salientar que há um desafio operacional relacionado ao *free flow*. A frota nacional ainda possui elevados índices de veículos irregulares, isto é, não licenciados junto aos órgãos de trânsito e que simplesmente não adimplem as multas que lhe são aplicadas. Em função desta característica, caso o *free flow* seja implementado sem maiores salvaguardas no projeto, além de incrementar a evasão de pedágio, daria ensejo a um sistema ineficaz de recuperação das multas e das receitas perdidas junto aos usuários que o inadimplissem.

Estas razões, portanto, evidenciam que o ambiente jurídico-institucional ainda não oferece condições para a introdução imediata do *free flow* nos projetos de concessões rodoviárias. Não por outra razão, as experiências mais recentes do setor têm previsto esta tecnologia como um investimento possível, que poderá ser inserido na concessão mediante revisão contratual. A atual versão do projeto do Estado do Rio Grande do Sul observa estes precedentes nacionais e adota regulação similar do tema.

7. ASSUNTOS DIVERSOS

Contribuição nº 42

Contribuição

Gostaria de saber qual rodovia com pare e siga entre Caxias do Sul a Santa Cruz do Sul - RS

Resposta

Agradecemos a contribuição, todavia ela não está relacionada ao escopo desta Consulta Pública.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição nº 43

Contribuição

Gostaria de saber qual rodovia com pare e siga entre Caxias do Sul a Santa Cruz do Sul - RS

Resposta

Favor verificar a resposta da Contribuição nº 42.

Contribuição nº 70

Contribuição

Antes da publicação do edital, sugerimos a consulta a um grupo técnico formado pelos envolvidos, para aprimoramento e alinhamento com que as comunidades realmente querem.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Além da realização, nos dias 13, 14 e 15 de julho, das três audiências públicas virtuais realizadas nos dias 16, 18 e 19 de agosto, houve mais de 80 reuniões de trabalho com entidades, associações e classe política, COREDE Serra, entre outros e visitas a diversas regiões do Estado.

O Governo também realizou um *market sounding* para entender a visão de potenciais investidores em relação ao projeto. Adicionalmente, foram realizadas apresentações virtuais sobre os três blocos para a Assembleia Legislativa.

Contribuição nº 445





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Assunto

Empresa Gaúcha de Rodovias - EGR

Contribuição

Pergunta 8: Por que o projeto proposto à iniciativa privada não está sendo empreendido pela EGR, já que, por força de contrato, a EGR publicou planejamento e respectivo quadro de recursos a serem aplicados nas rodovias que administra, até 2023. Os investimentos e planejamento dispostos no contrato firmado com a EGR serão cumpridos? Estão sendo computados nos estudos e propostas de investimentos das concessões ora discutidas?

Pergunta 9: O Governo e a EGR, em 2018, firmaram contrato de gestão de rodovias estaduais submetidas à cobrança de pedágios. O contrato tem prazo determinado de 30 anos e smj, não permite a terceirização da integralidade dos serviços contratados ou rescisão imotivada. O contrato vigente impede a parceria público-privada. Ainda que ultrapassada a questão, qual o destino do montante já arrecadado durante a vigência do contrato, posto que interrompido o planejamento sem a conclusão dos investimentos previstos com o valor arrecadado?

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A não utilização da EGR, para a realização dos investimentos previstos na concessão, se dá em razão da indisponibilidade de recursos da empresa estatal ou do orçamento em questão. No que diz respeito ao contrato de gestão firmado com a empresa estatal, diferentemente dos contratos de direito privado, as avenças celebradas junto ao Estado podem ser revistas ou extintas, tão logo o interesse público assim demande e a política pública formulada pelo Estado, para a gestão das rodovias, seja motivadamente alterada.

No presente caso, há a transição de um modelo eminentemente público de investimentos e que guarda um histórico de inadimplementos dos cronogramas de investimentos, pela EGR, para a viabilização dos investimentos através de uma parceria com a iniciativa privada, sob a égide da Lei Estadual no 14.875/2016.

Contribuição nº 445

Assunto

COREDE

Contribuição





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Pergunta 15: Por que a consultoria contratada não consultou os COREDEs das regiões abrangidas nos blocos?

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Além da realização, nos dias 13, 14 e 15 de julho, das três audiências públicas virtuais realizadas nos dias 16, 18 e 19 de agosto, houve mais de 80 reuniões de trabalho com entidades, associações e classe política, COREDE Serra, entre outros e visitas a diversas regiões do Estado.

O Governo também realizou um *market sounding* para entender a visão de potenciais investidores em relação ao projeto. Adicionalmente, foram realizadas apresentações virtuais sobre os três blocos para a Assembleia Legislativa.

Contribuição nº 875

Contribuição

Item 12: Necessidade de haver mais reuniões com as entidades da sociedade civil organizada, bem como a realização de mais Audiências Públicas para discussão do tema

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Quanto ao pedido de mais prazo para a discussão do projeto de concessão com sociedade civil, é preciso ponderar que o Governo do Estado tem empreendido esforços para que os projetos de concessão sejam amplamente discutidos com as comunidades afetadas pelo projeto.

Neste sentido, cumpre salientar que houve processo de consulta pública, com duração de 43 (quarenta e três) dias, em que todos os interessados pudessem apresentar contribuições e críticas ao projeto. Paralelamente à consulta, foram realizadas três audiências públicas, nos dias 13, 14 e 15 de julho, abertas à comunidade, em que novas contribuições puderam ser realizadas. Outras três audiências públicas foram realizadas nos dias 16, 18 e 19 de agosto, junto à Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul. Adicionalmente a estes procedimentos oficiais, foram realizadas múltiplas reuniões com representantes da sociedade civil, em especial, das regiões abrangidas pelo projeto.

Todo este processo de diálogo público foi conduzido com o intuito de permitir que o projeto pudesse se beneficiar das contribuições de todos os afetados pelo projeto.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Vale destacar que o prazo oportunizado para os interessados analisarem o projeto e formularem suas contribuições, tanto nas audiências públicas, quanto nas consultas públicas, observou períodos compatíveis com o que se tem praticado nas experiências de concessões rodoviárias do país.

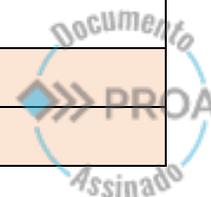
Especificamente no que diz respeito às audiências públicas, o quadro abaixo, apresenta um comparativo dos prazos adotados pelo Estado do Rio Grande do Sul com as experiências mais recentes da ANTT e da ARTESP – responsáveis pelos programas mais longevos de concessões de rodovias do país.

ANTT		
BR 153		
Publicação dos Documentos	Data das Audiências	Prazo Transcorrido
31/07/2019	29,30 e 31/08/2019	29 a 31 dias
ARTESP		
PIPA		
Publicação dos Documentos	Data das Audiências	Prazo Transcorrido
16/02/2019	11, 12 e 13/03/2019	23 a 25 dias.
Rio Grande do Sul		
Concessão Rodoviárias dos Blocos 1, 2 e 3		
Publicação dos Documentos	Data das Audiências	Prazo Transcorrido
18/06/2021	13,14 e 15/07/2021	25 a 28 dias

Note-se, portanto, que os prazos adotados no Estado do Rio Grande do Sul para a realização das audiências públicas são similares aos correntemente praticados no setor, que costumam ofertar de 20 a 30 dias entre a publicação dos estudos relacionados à concessão e a realização dos debates em audiência pública.

O cenário é o mesmo quando se analisa o prazo disponibilizado para a consulta pública.

ANTT		
BR 153		
Publicação dos Documentos	Início e Termo da Consulta Pública	Prazo Transcorrido
31/07/2019	31/07 a 13/09/2019	44 dias
ARTESP		
PIPA		





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Publicação dos Documentos	Início e Termo da Consulta Pública	Prazo Transcorrido
16/02/2019	18/02 a 31/03/2019	41 dias
Rio Grande do Sul		
Concessão Rodoviárias dos Blocos 1, 2 e 3		
Publicação dos Documentos	Início e Termo da Consulta Pública	Prazo Transcorrido
18/06/2021	18/06 a 31/07/2021	43 dias

Conforme se vê, o prazo de discussão adotado pelo Estado do Rio Grande do Sul não destoa do que se pratica nacionalmente para a estruturação de projetos de concessão de rodovias. Mais do que isso, é preciso salientar que para além dos prazos concedidos, houve abertura e efetivo engajamento do Estado na análise das contribuições realizadas – o que pode ser notado, não apenas pelas inúmeras reuniões de discussão com a comunidade, como também pelas respostas às mais de 1.400 contribuições recebidas durante o período.

As considerações acima evidenciam, portanto, que o Estado do Rio Grande do Sul disponibilizou tempo suficiente e informações adequadas para todos pudessem participar e discutir as premissas do projeto.

8. NOTA TÉCNICA JULGAMENTO DAS PROPOSTAS – DESÁGIO E OUTORGA

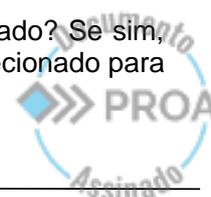
Contribuição nº 500

Item

Nota Técnica Julgamento das Propostas – deságio e outorga

Contribuição

Favor esclarecer: O valor da outorga será depositado no caixa único do Estado? Se sim, informar como o Estado do RS se assegurará que o valor será realmente direcionado para a manutenção de rodovias.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O critério de julgamento da Licitação será revisto. A licitação passará a ser por menor tarifa, sem limite de desconto, assim como deixará de considerar a oferta de outorga. Por esta razão a contribuição não será acatada.

Contribuição nº 501

Item

Nota Técnica Julgamento das Propostas – deságio e outorga

Contribuição

Como o critério da outorga influencia/impacta no valor da tarifa. Caso fosse utilizado apenas o critério do menor preço qual seria o valor da tarifa.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Proposta 2:

O critério de julgamento da Licitação será revisto. A licitação passará a ser por menor tarifa, sem limite de desconto, assim como deixará de considerar a oferta de outorga. Por esta razão a contribuição não será acatada.

No entanto, cabe informar que a metodologia de cálculo da tarifa básica de pedágio, valor máximo de referência para o leilão, é a mesma adotada nos projetos de concessões rodoviárias do Governo Federal e de outros estados como São Paulo e baseia-se no Valor Presente Líquido (“VPL”) do Fluxo de Caixa da Firma. A tarifa é o valor que zera o VPL.

Em outras palavras, para o cálculo do valor da tarifa, é realizada uma projeção anual do valor dos investimentos, custos operacionais, despesas e capital de giro e das receitas com a arrecadação de pedágios e as extraordinárias (publicidade, uso de faixa de domínio, etc). O somatório dos fluxos de caixas positivos e negativos de cada ano resultará no fluxo de caixa do projeto, que será descontado pelo custo médio ponderado de capital (*Weighted average cost of capital* - WACC). Quanto menor forem os valores das saídas de caixa, menor será o valor da tarifa e quanto maior o fluxo de veículos, menor tenderá a ser o valor da tarifa.

O valor da outorga não foi considerado no cálculo, portanto, não impacta o valor da tarifa de referência para o leilão. O valor da tarifa após o leilão dependerá do lance ofertado pelo vencedor da proposta, que poderá conter um deságio ou não. Embora entenda-se que



Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

deságios possam ocorrer devido a vários fatores tais como maior eficiência na execução dos investimentos e operacionalização das rodovias, alto grau de alavancagem financeira, premissas de tráfego mais otimistas, etc, descontos excessivos não são desejados, pois podem comprometer o fluxo de caixa do projeto. A limitação do valor do desconto associada ao valor da outorga possui a finalidade de preservar o projeto e desta forma, assegurar que este possua capacidade de gerar receitas suficientes para realizar os investimentos. Cumpre mencionar que a outorga penaliza o fluxo de caixa do acionista (menor retorno financeiro) e não do projeto.

Por fim, não há como estimar qual seria o valor da tarifa após o leilão considerando-se apenas o critério apenas de menor tarifa, uma vez que este valor dependerá das ofertas dos licitantes.

Contribuição nº 502

Item

Nota Técnica Julgamento das Propostas – deságio e outorga

Contribuição

Desde quando o Governo Federal vem adotando esse critério?

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O governo federal tem adotado o critério híbrido na etapa mais recente de seu programa de concessão de rodovias, iniciada em 2021, aplicando-o na licitação da Nova Dutra (2021) e da BR 153 (2021). É importante salientar que não apenas o governo federal tem adotado este critério. Em relação a concessões estaduais, pode-se mencionar o do Estado do Mato Grosso (2020) que adotou o mesmo critério de julgamento em suas concessões de rodovias.

Contribuição nº 503

Item

Nota Técnica Julgamento das Propostas – deságio e outorga





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição

Há alguma contratação, seja em nível federal ou estadual, que esteja se dando dessa forma? Alguma das contratações referidas na nota técnica já foram assinadas e o contrato está sendo executado? Ou o presente edital está sendo feito apenas com base em editais recém lançados? A dúvida é quanto ao real impacto que essa escolha de critério terá na tarifa e na execução contratual.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Pode se mencionar a licitação referente à concessão da BR-153, em que foi adotado o critério híbrido de julgamento com limitação do valor de deságio da tarifa de pedágio a 16,25%. Ainda na esfera federal, é possível se mencionar a licitação da Nova Dutra, cujo deságio máximo foi estabelecido pelo Edital em 15,21%.

No Estado do Mato Grosso, foi realizada a licitação das rodovias MT – 220 (Lote 1), MT 246, MT 343, MT 358, MT 480 (Lote 2) e da MT 130 (Lote 3), através de critério de julgamento que adotava a menor tarifa, com limite de deságio. Caso o valor mínimo de tarifa fosse atingido ou houvesse empate nos lances de tarifa, as licitantes deveriam propor lances de outorga. No caso do Mato Grosso, esse valor máximo de deságio era definido por Lote, conforme os valores abaixo:

- Lote 1: R\$ 7,90
- Lote 2: R\$ 7,50
- Lote 3: R\$ 7,50

9. RODOVIAS FORA DA CONCESSÃO

Contribuição nº 46

Rodovia

ERS-124





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição

Bom dia!

Gostaria de sugerir um estudo da possibilidade de inclusão da RS 124 no lote 3 da concessão do pedágio, no trecho entre Montenegro e a BR 386.

Esse trecho já anda abandonado pelo governo estadual, e em péssimas condições. O acostamento praticamente foi tomado pelo mato e até pouco tempo atrás sequer visibilidade se tinha (recentemente roçaram o acostamento, o que ao menos trouxe alguma visibilidade para quem dirige, mas não há como estacionar em caso de necessidade devido ao mato).

É um trecho que diversas pessoas e empresas utilizam diariamente para transporte entre Montenegro, Triunfo, Porto Alegre, Canoas e demais cidades, sendo extremamente importante a sua boa manutenção!

Caso esse pequeno trecho não entre no edital de concessão, ele praticamente ficará esquecido para traz, e a cidade de Montenegro vai ficar com acesso ainda mais difícil do que já está hoje!

Essa é uma sugestão que, inclusive, fomenta a inclusão da praça de pedágio na RS 287, que também será em Montenegro. Ou seja, a empresa ganhadora da licitação teria que administrar a RS 124 que tem um trecho curto, e o pedágio da RS 287 seria o suficiente para fomentar isso, trazendo forças inclusive para que a população aprove o pedágio, pois trará mais vantagens a cidade!

Acredito que a entrada da RS 124 na concessão seja a melhor saída para todos, pois é um trecho curto, mas muito importante e que não pode ser deixado de lado!

Me chamo Márcio Jean Szeremeta Spak, resido em Montenegro a pouco mais de meio ano, e as condições dessa rodovia são preocupantes e perigosas!

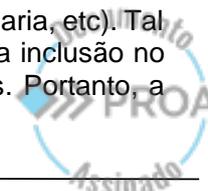
Meu contato é: (XX) XXXXX-XXXX.

Permaneço à disposição!

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Para a inclusão de novos trechos rodoviários no projeto de concessão, serão necessários novos estudos (cadastro rodoviário, estudo socioambiental, demanda, engenharia, etc). Tal trecho poderá ser objeto de estudo para futuras concessões rodoviárias ou a inclusão no contrato de concessão por meio de revisões extraordinárias ou quinquenais. Portanto, a sugestão não será acatada.





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição nº 320

Rodovia

RSC-452

Contribuição

Realizar investimentos em duplicação e manutenção das vias alternativa as rodovias que possuem pedágios, como por exemplo a RS452 que quando ocorrem problemas na RS122 em Farroupilha, a RS452 é a única alternativa para deslocamento à Caxias do Sul via Vila Cristina.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A RS452 não integra o projeto de Concessão, sendo dessa forma, responsabilidade do DAER. Para a inclusão de novos trechos rodoviários no projeto de concessão, serão necessários novos estudos (cadastro rodoviário, estudo socioambiental, demanda, engenharia, etc). Tal trecho poderá ser objeto de estudo para futuras concessões rodoviárias ou a inclusão no contrato de concessão por meio de revisões extraordinárias ou quinquenais, nos termos previstos pela Minuta de Contrato para a inclusão de novas obras. Portanto, a sugestão não será acatada.

Contribuição nº 486

Rodovia

VRS-813

Contribuição

VRS - 813 / KM 0 ao KM 14,65 - Duplicação da VRS 813 a qual não está contemplada no Programa de Concessões. Esta Rodovia se apresenta como uma via alternativa para ligação de Farroupilha com os municípios de Garibaldi, Carlos Barbosa e Bento Gonçalves, apresentando tráfego intenso e constante, cuja configuração atual já mostra sinais de saturação.

Resposta





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Agradecemos a contribuição.

Esta rodovia está fora do escopo da Concessão, portanto a sugestão não será acatada.

Contribuição nº 487

RODOVIA

VRS-813

Contribuição

VRS - 813 / KM 5,35 e 5,7 - Adequação de acessos ao Núcleo Urbano de Nova Sardenha.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Esta rodovia está fora do escopo da Concessão, portanto, a sugestão não será acatada.

Contribuição nº 488

Rodovia

VRS-813

Contribuição

VRS - 813 / KM 5,35 e 5,7 - Incluir proposta de Obra para adequação de acessos ao Núcleo Urbano de Nova Sardenha.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Esta rodovia está fora do escopo da Concessão, portanto, a sugestão não será acatada.

Contribuição nº 489





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Rodovia

VRS-813

Contribuição

VRS - 813 / KM 8,3 - Incluir proposta de Obra para adequação de acesso a comunidade de Desvio Blauth.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Esta rodovia está fora do escopo da Concessão, portanto a sugestão não será acatada.

Contribuição nº 490

Rodovia

VRS-813

Contribuição

VRS - 813 / KM 10,4 - Incluir proposta de Obra para adequação de acesso a comunidade de Linha Paese

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Esta rodovia está fora do escopo da Concessão, portanto a sugestão não será acatada.

Contribuição nº 491

Rodovia





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

VRS-813

Contribuição

VRS - 813 / KM 11,2 -Incluir proposta de Obra para melhoria de ligação com a Av. Albino Raul Giacomoni, rota de acesso a Carlos Barbosa.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Esta rodovia está fora do escopo da Concessão, portanto a sugestão não será acatada.

Contribuição nº 874

Rodovia

Rota do Sol

Contribuição

Podiam colocar no pacote de privatização a rota do sol também desde caxias até o litoral pois a estrada está em péssimas condições de conservação seria algo de se pensar.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Para a inclusão de novos trechos rodoviários no projeto de concessão, serão necessários novos estudos (cadastro rodoviário, estudo socioambiental, demanda, engenharia, etc). Tal trecho poderá ser objeto de estudo para futuras concessões rodoviárias.

10. CONTRÁRIOS À CONCESSÃO

Contribuição nº 27





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Contribuição

Chega de pedágios no Rio Grande do Sul. Não concordo com mais essa forma de exploração e empobrecimento da classe trabalhadora. Essa gestão só agrada empresários fortes e deixa a margem os pequenos. Governo que só sabe cobrar tributo e taxa. Pior governo dos últimos anos. Olha que não é um esquerdista falando. Votei nesse governador e me arrependo muito.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A cobrança de pedágios tem o intuito de viabilizar as obras de ampliação (estão previstos 116,44 km de duplicações em rodovias de pistas simples e 26,98 km de faixas adicionais em rodovias já duplicadas, o que no final resultará em 67% de toda extensão do Bloco com pistas ampliadas) e melhoria das rodovias (construção de pontes e/ou viadutos, adequações nos acessos e retornos, implantação de vias marginais, etc), o que significa maior economia de tempo no deslocamento, além de tornar as rodovias mais seguras (implantação de acostamentos e passarelas, melhora na sinalização, correção de traçado, etc), reduzindo-se desta forma, os acidentes, inclusive os com vítimas fatais. Além disso, o usuário poderá contar com serviço de ambulância, guincho, posto de atendimento ao usuário (estacionamento, banheiros, fraldários, entre outros) e pontos de parada de caminhoneiros que funcionarão 24 horas por dia e sete dias por semana e contarão com sistema de vigilância e segurança privada, além de serviço de internet. Destaca-se também a geração de empregos, estimada em cerca de 13 mil nos 5 primeiros anos da concessão.

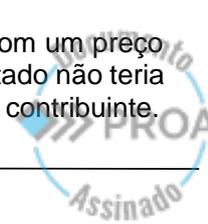
Contribuição nº 91

Contribuição

Críticas: Pedágios na 122, na 240, na 287 em um raio de 50 km, prazo dado as concessionárias para melhorias são demasiadamente longos, alguns preveem obras no final da concessão, 25º ano. Sob a égide de que o estado não tem recursos para manutenção e investimentos na malha rodoviária, entrega a iniciativa privada que sob forma de pedágios fará cobranças onerando consideravelmente o contribuinte, que por final, pagará duplamente pois as empresas repassarão esse valor aos produtos.

Sugestão: Sugiro que o estado ampliasse a EGR para essas novas praças com um preço justo, pois as concessionárias além das obras visam o lucro obviamente, o estado não teria esse determinante podendo assim fazer todos os projetos onerando menos o contribuinte.

Resposta





Respostas à Consulta Pública
Concessão de 1.131 km de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul
Bloco 3

Agradecemos a contribuição.

O presente estudo não prevê a continuidade da EGR, a qual não possui capacidade financeira de investimento. A parceria com a iniciativa privada permite obter recursos necessários para a realização dos investimentos, bem como prestar os serviços adequados aos usuários, mediante arrecadação de pedágio de equilíbrio.

Contribuição nº 447

Contribuição

Bom dia,

Concessão de rodovia, não aceito, pois os impostos arrecadados já são suficientes para manter muitas rodovia pelo país todo. Basta fazer uma manutenção na folha dos nossos administradores do Brasil !!!!

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Vide contribuição nº 27.





Nome do documento: 3 Respostas Consulta Publica Rodovias 1131 km Bloco 3.pdf

Documento assinado por

Órgão/Grupo/Matrícula

Data

Leonardo Maranhão Busatto

SPGG / UPPP / 290853002

19/10/2021 22:13:35

