

PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS Nº 9 (BLOCO 01)

Número da questão formulada	Item do Edital	Esclarecimento solicitado	RESPOSTA
1.	11.5.1 do Edital	O Item 11.5.1 do Edital determina que juntamente com a Proposta Econômica Escrita deverá ser apresentado cronograma de integralização do capital social da SPE, porém o instrumento convocatório não é claro quanto à forma que deverá ser apresentada esse cronograma. Assim, solicita-se esclarecimento sobre como deverá ser formulado esse cronograma. Ainda, solicita-se que seja disponibilizada minuta de Cronograma de Integralização do Capital Social para que as Proponentes utilizem como base.	Cabe à CONCORRENTE estabelecer a forma de apresentação do cronograma de integralização do capital social adicional, desde que respeitado o disposto no item 17.9 do EDITAL.
2.	11.5.1 do Edital	Entendemos que em caso de necessidade de aporte de capital social acima do mínimo e do adicional exigido (previsto em contrato), o mesmo não precisará ser escrito no cronograma. Está correto o entendimento?	O cronograma previsto nos itens 11.5.1 e no item 4 do Anexo 5 trata da forma e do tempo de integralização do capital social adicional exigido em edital.
3.	7.3 e 12.1 do Edital	<p>Considerando que a Concorrente deverá apresentar documentação societária para demonstrar poderes para indicação do Representante Credenciado (Envelope 1). Considerando que os mesmos documentos societários serão exigidos para fins de comprovação da habilitação da Concorrente (Envelope 03).</p> <p>Estamos entendendo que, para fins do Envelope 03, para se evitar a repetição desnecessária de documentos que já foram apresentados no Envelope 01 e/ou no Envelope 02, é suficiente a apresentação de uma carta, assinada pelo representante credenciado, indicando que o respectivo documento de habilitação já foi apresentado (fazendo-se remissão completa ao volume e à página no qual o documento consta). Confirma entendimento?</p>	O entendimento está correto. Os documentos já apresentados no âmbito do VOLUME 1 poderão ser aproveitados para efeito de habilitação, estando a PROPONENTE dispensada de reapresentação de documentos já apresentados adequados no VOLUME 1.

4.	7.3, 7.3.1 e 7.3.2 do Edital	Estamos entendendo que na hipótese de o Representante Credenciado ser um representante legal da Proponente, cujos poderes foram conferidos por meio de documentos societários da empresa (conforme item 7.3.1 do Edital), está dispensada a apresentação de procuração prevista no item 7.3.2 do Edital, uma vez que os referidos documentos societários se mostram suficientes para verificação dos poderes. O entendimento está correto?	O entendimento está correto.
5.	12.17.1 e 12.20 do Edital	Na hipótese de a Concorrente demonstrar atendimento ao requisito de qualificação técnica por meio de atestado emitido a pessoa jurídica, na forma do item 12.21, estamos entendendo que a Concorrente estará dispensada da obrigação de apresentar documentação constante do item 12.17.1 do Edital, qual seja, dos Profissionais Qualificados e comprovação do seu registro ou inscrição na respectiva entidade de profissional. Este entendimento está correto?	O entendimento está correto.
6.	Anexo 9 do Edital – Plano de Negócios	O Anexo 9 – Plano de Negócios apresenta as diretrizes para elaboração do Plano de Negócios a ser apresentado pela vencedora da licitação como condicionante para assinatura do Contrato. Não há no anexo informação sobre qual o marco temporal que deve ser considerado para elaboração do Plano de Negócios. Ou seja, se o plano deve considerar as premissas e projeções de forma mensal ou anual para o prazo da concessão. Assim, questiona-se qual o intervalo que deve ser apresentado no plano de negócios: anual ou mensal?	Cabe à CONCORRENTE estabelecer a forma de apresentação do Plano de Negócios, desde que respeitadas as diretrizes do Anexo 9 do EDITAL.
7.	Item 17.3.9 do Edital Anexo 9 do Edital – Plano de Negócios	De acordo com o item 17.3.9 do edital, estamos entendendo que o plano de negócios a ser apresentado pela licitante vencedora será utilizado apenas para análise de viabilidade financeira, não gerando nenhum vínculo para reequilíbrios/desequilíbrios ao longo do contrato. Está correto nosso entendimento?	O entendimento está correto.

8.	3.2 e 20.1.3 da Minuta de Contrato	<p>Embora a Cláusula 3.2 determine expressamente que a prorrogação do prazo do contrato obedecerá a regulamentação do Decreto Estadual nº 53.490/2017, esse, por sua vez, determina que é vedado que o prazo da concessão exceda 30 anos, considerando as prorrogações. Ainda, a cláusula 20.1.3 estipula como uma das modalidades de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro, a extensão de prazo contratual.</p> <p>Assim, entendemos que a prorrogação contratual (prevista na Cláusula 3.2) não se confunde com extensão de prazo contratual como mecanismo de efetivação da recomposição do equilíbrio econômico financeiro do Contrato (Cláusula 20.1.3).</p> <p>Portanto, entende-se possível e legal a extensão do prazo contratual para além dos 30 anos, como forma de efetivação da recomposição do equilíbrio econômico financeiro do Contrato.</p> <p>Nosso entendimento está correto?</p>	<p>O entendimento não está correto. A legislação estadual atualmente não permite contratos de concessão com prazo superior a 30 anos.</p>
9.	3.5.2.1 da Minuta do Contrato	<p>A Cláusula 3.5.2.1 do Contrato determina que para os casos de extinção antecipada por inviabilidade de contratação de financiamento em 24 (vinte e quatro) meses da Data de Assunção deverá ser demonstrada a motivação de recusa de, ao menos, 5 (cinco) instituições financeiras.</p> <p>Entretanto, considerando que, nos termos da Lei Complementar nº 105/01, que impõe às instituições financeiras sigilo em suas operações, não se mostra possível a divulgação dos motivos que levaram à negativa a contratação do financiamento.</p> <p>Neste sentido, entende-se que para fins do atendimento do item 3.5.2.1, mostra-se possível apenas existência de sigilo bancário, não é garantido que as instituições financeiras disponibilizem os motivos para a recusa de concessão de financiamento.</p> <p>Como será feita a comprovação nesses casos?</p>	<p>O artigo 1º da Lei Complementar nº 105/2001 estabelece que “As instituições financeiras conservarão sigilo em suas operações ativas e passivas e serviços prestados”. Portanto, a informação acerca da negativa em concessão de financiamento não está albergada pela imposição de sigilo, pois não se caracteriza como uma operação ou serviço.</p>

10.	6.4.3 da Minuta do Contrato	<p>Estamos entendendo que, as disposições da Cláusula 6.4.3, que impõe à Concessionária os custos decorrentes de análise e alterações aos projetos solicitados pelo Poder Concedente, somente será aplicável nos casos em que se verificar incompletude ou insuficiência nos projetos apresentados pela Concessionária. A Concessionária não será responsável por custos para reanálise e alterações solicitadas unilateralmente pelo Poder Concedente. Está correto este entendimento?</p>	<p>O entendimento não está correto. Além dos casos de incompletude ou insuficiência dos projetos, o Poder Concedente poderá determinar a reapresentação de projetos em casos “...de desconformidade com as diretrizes estabelecidas no CONTRATO e seus ANEXOS, indicando de forma detalhada e justificada as desconformidades verificadas.”</p>
11.	6.4.3, 6.4.4, 6.4.5 da Minuta do Contrato	<p>Estamos entendendo que as disposições das Cláusulas 6.4.3, 6.4.4, 6.4.5 são aplicáveis tanto aos procedimentos de análise dos projetos básico, como executivo. Está correto este entendimento?</p>	<p>O entendimento não está correto. A Cláusula 6.4 trata exclusivamente do projeto executivo. Não há previsão de projeto básico, mas apenas de anteprojeto e projeto executivo.</p>
12.	7.2.2 da Minuta do Contrato	<p>Considerando o montante de (R\$ 40.102.183,06) estabelecido para desapropriações e desocupações, entendemos que as medidas administrativas ou judiciais estão englobadas neste montante. Está correto nosso entendimento?</p>	<p>O entendimento não está correto. Os custos cobertos com a verba de desapropriação são aqueles que se referem à indenização aos proprietários dos imóveis que vierem a ser desapropriados, conforme se pode constatar</p>
13.	7.2.2 da Minuta do Contrato	<p>Apesar de o Contrato estabelecer valor destinado a desapropriações e desocupações (no montante de R\$ 40.102.183,06), verificamos que no apêndice C há a divisão de especificada de quanto este montante é destinado para desapropriações/desocupações a ser realizadas em trecho urbano ou trecho rural. Entendemos que mesmo que a Concessionária venha gastar um valor maior de desapropriação/desocupação em trecho urbano ou rural, desde que não ultrapassado o valor total de R\$ 40.102.183,06, não haverá reequilíbrio. Está correto o entendimento?</p>	<p>O entendimento está correto.</p>

14.	7.2.5 e 5.1.5 da Minuta do Contrato	<p>Considerando que a Cláusula 5.1.5 do Contrato aponta que a Concessionária não responderá por eventuais atrasos na obtenção de permissões e autorizações necessárias a execução do objeto do Contrato.</p> <p>Considerando que, nos termos da Cláusula 7.2.5 do Contrato compete à Concessionária a promoção e conclusão dos processos judiciais de desapropriação, instituição de servidão administrativa, imposição de limitação administrativa e ocupação provisória de bens.</p> <p>Estamos entendendo que, na hipótese de atrasos no cronograma de execução do Contrato, decorrente da demora na conclusão de processos administrativos ou judiciais para desapropriação ou desocupação de áreas, não será imputada à Concessionária a responsabilidade pelos referidos atrasos. O entendimento está correto?</p>	<p>O entendimento não está correto.</p> <p>A cláusula 5.1.5 diz respeito exclusivamente ao licenciamento ambiental junto a órgãos ambientais, sendo inaplicável, portanto, qualquer ampliação para os processos desapropriação.</p> <p>Conforme a Cláusula 19.2.13. é risco atribuído à Concessionária o atraso no cumprimento dos cronogramas previstos no PER ou de outros prazos estabelecidos entre as partes ao longo da vigência do CONTRATO, exceto naqueles decorrentes dos casos previstos na subcláusula 19.3.</p>
15.	10.1 da Minuta do Contrato	<p>Considerando que: i) a cláusula 10.1 do Contrato estipula a redução em 50% do valor da Garantia de Execução do Contrato a partir do Ano 16 da Concessão, ii) a cláusula 10.1.1 do Contrato, o item 2.1 do Anexo 3 – Modelo de Fiança Bancária e o item 5.1 do Anexo 4 – Modelo de Seguro Garantia preveem que a redução do valor da garantia de execução do contrato está condicionada ao cumprimento das metas descritas no PER; e, iii) o PER prevê obras de ampliação e melhorias a partir dos anos 19 e 20 da Concessão, estamos entendendo que a redução da Garantia de Execução, nos termos da Cláusula 10.1 será independente da realização das obras e investimentos previstos para o período após o ano 16.</p> <p>O entendimento está correto?</p>	O entendimento está correto.
16.	13.1; 13,2; 13.3 da Minuta do Contrato	<p>Estamos entendendo 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. O entendimento. Está correto?</p>	O entendimento está correto, ressalvadas as competências legais da AGERGS.
17.	13.12 da Minuta do Contrato	<p>Como forma de conferir maior segurança jurídica e previsibilidade à Concessionária, sugerimos que os valores e/ou fórmula de cálculo correspondentes à taxa relativa à fiscalização da AGERGS deverão ser expressamente prevista no Contrato de Concessão.</p>	A incidência da referida Taxa de Fiscalização decorre de lei, não havendo necessidade de sua reprodução no Contrato.

18.	Cláusula 14.1	<p>Durante todo o período da CONCESSÃO, a partir do primeiro mês após a DATA DE ASSUNÇÃO, a CONCESSIONÁRIA deverá, anualmente, destinar recursos a projetos e estudos que visem ao desenvolvimento tecnológico e à manutenção da atualidade na execução das obras e prestação dos serviços de operação e manutenção do SISTEMA RODOVIÁRIO, conforme reproduzido abaixo:</p> <p><i>Cláusula 14.1.1: Os recursos para o desenvolvimento tecnológico serão calculados considerando 0,25% (zero vírgula vinte e cinco por cento) do valor presente líquido da receita operacional bruta prevista para cada ano do CONTRATO.”</i></p> <p>Entendemos que os pagamentos referentes aos “recursos de desenvolvimento tecnológicos” deverão: (i) ser realizados anualmente durante os 30 anos da concessão, sempre no primeiro mês de cada ano; (ii) terão valor fixo referenciado a data base de (maio/2019) e serão corrigidos anualmente conforme a variação do IPCA; (iii) o valor presente do fluxo destes pagamentos descontados a taxa de 9,1% ao ano deve ser igual ao valor presente das receitas brutas (pedágio + acessórias) previstas no plano de negócios, também referenciadas a data base maio/2019 e descontadas a 9,1% ao ano.</p> <p>Nosso entendimento está correto? Caso contrário, favor esclarecer.</p>	<p>O entendimento está parcialmente correto.</p> <p>A cláusula 14.1. da Minuta de Contrato prevê que:</p> <p><i>14.1. Durante todo o período da CONCESSÃO, a partir do primeiro mês após a DATA DE ASSUNÇÃO, a CONCESSIONÁRIA deverá, anualmente, destinar recursos a projetos e estudos que visem ao desenvolvimento tecnológico e à manutenção da atualidade na execução das obras e prestação dos serviços de operação e manutenção do SISTEMA RODOVIÁRIO.”</i></p> <p>O valor referente aos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT) deve ser destinado anualmente, mas sem a obrigatoriedade de ser no primeiro mês de cada ano.</p> <p>E seu valor não será fixo. A cada ano, a concessionária deverá informar o valor presente líquido da receita operacional bruta prevista para o período, para fins de cálculo do valor da verba, que poderá ser ajustada frente ao efetivamente realizado no período subsequente, caso a projeção acabe não se confirmando.</p>
19.	16.5 da Minuta do Contrato	<p>As Cláusulas 16.5 e seguintes determinam a realização de revisão quinquenal ao Contrato de Concessão para revisão da Tarifa Básica de Pedágio decorrente de modificações por “<i>alteração, inclusão, exclusão, antecipação ou postergação de obras ou serviços</i>”. Porém não há no Contrato e nos demais documentos o procedimento que será adotado para a realização da Revisão Quinquenal. Dessa forma, solicita-se que seja detalhado como será o procedimento dessa modalidade de revisão.</p>	<p>O procedimento de Revisão Quinquenal será objeto de regulamentação específica. Eventual reequilíbrio contratual necessário em decorrência da Revisão Quinquenal seguirá o procedimento da Cláusula 20 da Minuta de Contrato.</p>

20.	16.5.2 da Minuta do Contrato	<p>O item 16.5.2 do Contrato determina que “os ganhos de produtividade deverão ser compartilhados com os usuários[...] por ocasião da revisão quinquenal”. Contudo, uma vez que a Concessionária atenda as obrigações contratuais e os níveis de serviços estabelecidos, não há justificativa para que eventuais ganhos de eficiência sejam compartilhados com o Poder Público. Eventuais ganhos de eficiência decorrem de expertise e conhecimento da Concessionária na gestão de suas atividades comerciais, não estando intimamente relacionados com a prestação do serviço público.</p> <p>Além disto, a eficiência vislumbrada pela licitante ao longo de todo prazo de concessão reflete no deságio ofertado. Logo havendo compartilhamento de ganhos de eficiência há uma tendência de que os deságios a serem obtidos com o leilão sejam menores.</p> <p>Como referência, importante identificar que nas licitações federais de rodovia mais recentes mencionamos (e.g. Edital 01/2018 da ANTT, denominada Rodovia da Integração do Sul) foi excluído o fator semelhante (denominado “fator x”), afastando-se o compartilhamento da produtividade com o usuário.</p> <p>Neste sentido, sugere-se a exclusão da Cláusula 16.5.2 do Contrato.</p>	A regra em testilha foi objeto de consulta pública e homologada pelos órgãos competentes.
21.	16.5.2 da Minuta do Contrato	<p>Caso não acolhida a sugestão de exclusão feita no item anterior, o item 16.5.2 do Contrato determina que “os ganhos de produtividade deverão ser compartilhados com os usuários[...] por ocasião da revisão quinquenal”. Entretanto não há nos documentos licitatórios qualquer referência a quais serão os critérios adotados para mensurar esses ganhos. Favor esclarecer como será a metodologia de cálculo dos ganhos de produtividade, bem como qual será o modo adotado para seu compartilhamento.</p>	A regra em testilha foi objeto de consulta pública e homologada pelos órgãos competentes O procedimento de Revisão Quinquenal será objeto de regulamentação específica.
22.	17.1 da Minuta do Contrato Anexo 9 do Edital – Plano de Negócios, item 1.4.2	<p>De acordo com as cláusulas 17.1 e 17.2 do Contrato, a exploração de receitas acessórias já está autorizada pela AGERGS, considerando o rol previsto na Cláusula 17.2.</p> <p>Contudo, nos termos do item 1.4.2 Anexo 9 - Plano de Negócios, a exploração das receitas acessórias deverá ser previamente autorizada pelo Poder Concedente e pela AGERGS.</p> <p>Estamos entendendo que, com relação às disposições acima, deverá prevalecer as disposições da Minuta do Contrato de modo que as atividades listadas na Cláusula 17.2 já estão previamente autorizadas para fins de exploração de receitas acessórias. Nosso entendimento está correto?</p>	O entendimento está correto.

23.	17.8.1 da Minuta do Contrato	<p>A ausência de definição prévia sobre o percentual a ser compartilhado das receitas auferidas pela exploração de receitas acessórias gera insegurança jurídica ao parceiro privado, trazendo incertezas à prestação dos serviços e desestimulando a exploração desse tipo de receitas. A ausência de previsibilidade com relação ao percentual de compartilhamento gera um desincentivo à Concessionária ao desenvolvimento deste tipo de atividade.</p> <p>Desse modo, sugere-se que seja adotado o percentual fixo e pré-definido para o compartilhamento de receitas acessórias. O entendimento está correto?</p> <p>Em caso positivo entende-se que a Minuta de Contrato deverá ser revista para estabelecer este percentual.</p>	<p>O tema já foi objeto de regulamentação, através da Resolução Normativa nº 60, de 24 de novembro de 2020, da Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Rio Grande do Sul – AGERGS, que Regulamenta o instituto das receitas extraordinárias nas concessões de rodovias do Estado do Rio Grande do Sul, publicada no Diário Oficial do Estado de 25/11/2020, pág. 205-206.</p>
24.	18.2.1 da Minuta do Contrato	<p>A Cláusula 18.2.1 do Contrato determina que a contagem de mora para aplicação de multas se encerrará quando houver “<i>comunicação da efetiva correção</i>”. Para fins de preservação da segurança jurídica da Concessionária, entende-se que a contabilização das sanções de mora não pode estar sujeita à eventual demora ou ineficiência do Poder Concedente ou da AGERGS na apuração dos fatos.</p> <p>Neste sentido, entendemos que as hipóteses que interrompem a contagem do prazo da multa moratória são: (i) a efetiva comunicação realizada pela futura Concessionária informando o Poder Concedente quanto a superação das irregularidades apontadas ou (ii) efetivo cumprimento material das obrigações contratuais, independente da verificação posterior por parte da Poder Concedente ou da AGERGS. Nosso entendimento está correto?</p>	<p>Interrompe a mora a comunicação da efetiva correção ou a alteração da obrigação em mora.</p>

25.	18.4 da Minuta do Contrato	<p>A Cláusula 18.4 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.</p> <p>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.</p> <p>Neste sentido, estamos entendendo 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.</p> <p>O entendimento está correto?</p>	<p>O entendimento não está correto. Os procedimentos indicados na Cláusula 18.4 são independentes entre si por decorrerem de verificações diferidas no tempo, a cada 30 dias.</p> <p>Nesse sentido, não há bis in idem no reconhecimento de mora para períodos distintos, dado não haver sobreposição de fato gerador da autuação. Não obstante, em sendo instaurados processos para apuração de infração referentes a períodos consecutivos de 30 dias, caso verificada cessação da mora no primeiro período, por suposto a anulação é medida que se impõe aos processos relativos aos períodos imediatamente posteriores, sem prejuízo da penalidade relativa ao período em que efetivamente verificada a mora.</p>
26.	18.4 da Minuta do Contrato	<p>A Cláusula 18.4 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.</p> <p>Estamos entendendo que 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. O entendimento está correto?</p>	<p>O entendimento não está correto. Haverá instauração de processos administrativo enquanto perdurar a inexecução da obrigação em mora, na forma da Minuta de Contrato.</p>

27.	18.4 da Minuta do Contrato	<p>A Cláusula 18.4 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.</p> <p>Estamos entendendo que 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 <i>bis in idem</i>, hipótese que a Concessionária seria penalizada duas vezes pelo cometimento da mesma infração. O entendimento está correto?</p>	O entendimento está correto.
28.	18.4 da Minuta do Contrato	<p>A Cláusula 18.4 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.</p> <p>Estamos entendendo que 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. O entendimento está correto?</p>	O entendimento não está correto. Os procedimentos são independentes entre si. Qualquer impacto que possa beneficiar a CONCESSIONÁRIA nos Processos Administrativos subsequentes dependerá do caso concreto.
29.	18.15.1 da Minuta do Contrato	<p>A cláusula 18.15.1 determina que a penalidade prevista na cláusula 18.14.1 alcança também o controlador da Concessionária. Entendemos que há um equívoco na referência à cláusula, tendo em vista que a cláusula 18.14.1 não determina penalidades. Além disso, entendemos que as penalidades pecuniárias aplicadas à Concessionária devem encontrar limite na responsabilidade da pessoa jurídica da SPE, não sendo qualquer penalidade que pode alcançar os acionistas ou grupo de acionistas. Importante dizer que a obrigação de constituição de SPE consta no Art. 9º, inciso XI do Decreto Estadual nº 53.490/2017 e tem a finalidade exatamente de limitar as obrigações decorrentes do Contrato de Concessão à Concessionária.</p> <p>O entendimento está correto?</p>	<p>O entendimento não está correto.</p> <p>Na Cláusula 18.15.1, onde se lê “18.14.1” entenda-se “18.15”, alcançando ao controlador da CONCESSIONÁRIA a suspensão do direito de participar de licitações e de contratar com a Administração Pública Estadual.</p> <p>Na redação da versão definitiva do contrato, tal referência será corrigida.</p> <p>O alcance referido não é referente a penalidades pecuniárias e sim à referida suspensão do direito de participar de licitações e de contratar com a Administração Pública Estadual, podendo alcançar seus controladores.</p>

30.	18.14.3 da Minuta do Contrato	<p>A Cláusula 18.14.3 determina que não será objeto de nova penalidade, fato penalizado por outro órgão de fiscalização.</p> <p>Assim, estamos entendendo que, para fins da Cláusula 18.14.3 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. Este entendimento está correto?</p>	<p>O entendimento não está correto. A cláusula 18.14.3 impede a dupla penalidade pelo mesmo fato, mas não obsta a instauração de procedimentos em instâncias administrativas independentes.</p>
31.	18.4, 18.6, 18.11 e 18.17 da Minuta do Contrato	<p>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.</p> <p>Assim, considerando-se que tal risco foi inclusive apontado no Estudo de Viabilidade deste projeto, solicita-se esclarecimentos sobre qual o limite de atuação na fiscalização e aplicação de sanções do Poder Concedente e da AGERGS.</p>	<p>A atuação de fiscalização está nominalmente indicada na Minuta de Contrato, conforme referências à AGERGS e ao PODER CONCEDENTE, nos termos da legislação vigente. Cumpre ressaltar o exposto no item 18.14.3 que veda a aplicação de nova penalidade para fato já penalizado por outro órgão de fiscalização da administração estadual.</p>
32.		<p>Durante todo o período da CONCESSÃO, a partir do primeiro mês após a DATA DE ASSUNÇÃO, a CONCESSIONÁRIA deverá, anualmente, destinar recursos a projetos e estudos que visem ao desenvolvimento tecnológico e à manutenção da atualidade na execução das obras e prestação dos serviços de operação e manutenção do SISTEMA RODOVIÁRIO, conforme reproduzido abaixo:</p> <p><i>Cláusula 14.1.1: Os recursos para o desenvolvimento tecnológico serão calculados considerando 0,25% (zero vírgula vinte e cinco por cento) do valor presente líquido da receita operacional bruta prevista para cada ano do CONTRATO.”</i></p> <p>Entendemos que os pagamentos referentes aos “recursos de desenvolvimento tecnológicos” deverão: (i) ser realizados anualmente durante os 30 anos da concessão, sempre no primeiro mês de cada ano; (ii) terão valor fixo referenciado a data base de (maio/2019) e serão corrigidos anualmente conforme a variação do IPCA; (iii) o valor presente do fluxo destes pagamentos descontados a taxa de 9,1% ao ano deve ser igual ao valor presente das receitas brutas (pedágio + acessórias) previstas no plano</p>	<p>Reportamo-nos à questão 18 deste esclarecimento.</p>

		de negócios, também referenciadas a data base maio/2019 e descontadas a 9,1% ao ano. Nosso entendimento está correto? Caso contrário, favor esclarecer.	
33.	19.2.13 da Minuta do Contrato	<p>A Cláusula 19.2.13 do Contrato aponta como risco da Concessionária que “<i>atraso no cumprimento dos cronogramas previstos no PER ou de outros prazos estabelecidos entre as partes ao longo da vigência do CONTRATO, exceto naqueles decorrentes dos casos previstos na subcláusula 19.3</i>”.</p> <p>Estamos entendendo que o mencionado risco, e a consequente responsabilização, recairá sobre a Concessionária apenas nos casos em que o atraso for causado por conta de uma ação (culpa ou dolo) ou omissão da Concessionária, não podendo ser responsabilizada por fato que não tenha dado causa ou quando agir de forma diligente. Está correto o entendimento?</p>	<p>O entendimento não está correto. Será risco da CONCESSIONÁRIA qualquer atraso referido na Cláusula 19.2.13, à exceção daqueles imputados ao Poder Concedente na Cláusula 19.3.</p>
34.	19.2.27 e 19.3.14 da Minuta do Contrato	<p>A cláusula “19.2. Sem prejuízo dos demais riscos previstos ao longo deste CONTRATO, constituem riscos assumidos pela CONCESSIONÁRIA; e 19.2.27 vícios ocultos dos BENS DA CONCESSÃO, constatados após a DATA DA ASSUNÇÃO”.</p> <p>Entendemos que vícios ocultos, por serem “ocultos”, não poderão ser constatados antes da assunção da rodovia. Dessa forma só poderão ser constatados apenas ao longo da vida da Concessão. Portanto entendemos que os vícios ocultos dos Bens da Concessão transferidos à Concessionária na data de Assunção serão riscos de responsabilidade do Poder Concedente quando constatados ao longo do prazo de concessão. Está correto nosso entendimento?</p>	<p>O entendimento está correto.</p>

35.	19.3.14 da Minuta do Contrato	Entendemos que os vícios ocultos mencionados na cláusula 19.3.14 cujo responsável é o Poder Concedente, poderão ser constatados a qualquer momento durante o prazo da Concessão. Está correto nosso entendimento?	O entendimento está correto.
36.	19.2.27 e 19.3.14 da Minuta do Contrato	<p>Entendemos que existe um conflito entre os riscos relacionados aos vícios ocultos cuja responsabilidade é da Concessionária e aqueles cuja responsabilidade é do Poder Concedente em função das cláusulas 19.2.27 e 19.3.14.</p> <p>Assim, sugere-se que a cláusula 19.2.27 seja excluída e a cláusula 19.3.14 seja alterada no seguinte sentido: 19.3.14. Tratamento de vícios ocultos identificados a qualquer tempo pela Concessionária, desde que decorram de atividades anteriores ao respectivo Termo de Arrolamento e Transferência de Bens. Confirma entendimento?</p>	O entendimento não está correto. Reportamo-nos à resposta ao item 72 do Pedido de Esclarecimentos 02.
37.	19.3.6 da Minuta do Contrato	Entendemos que a criação e/ou inclusão de novos modais que tangenciem o percurso da Rodovia RSC-287, de modo a afetar a demanda esperada da rodovia, é risco alocado ao Poder Concedente, tendo aplicação subsidiária do previsto na cláusula 19.3.6. Nosso entendimento está correto?	<p>O entendimento não está correto.</p> <p>Nos termos da Minuta de Contrato, constitui risco da CONCESSIONÁRIA:</p> <p><i>19.2.1. volume de tráfego em desacordo com as projeções da CONCESSIONÁRIA ou do PODER CONCEDENTE;</i></p> <p><i>19.2.4. queda de receita tarifária em virtude da evasão de pedágio, com exceção das hipóteses previstas na subcláusula 19.3;</i></p> <p>Por outro lado, constitui risco do PODER CONCEDENTE apenas a implantação de novas rotas ou caminhos alternativos rodoviários livres de pagamento de TARIFA DE PEDÁGIO:</p> <p><i>19.3.6. 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;</i></p>

38.	19.3.6 da Minuta do Contrato	Entendemos que, para as rotas e caminhos alternativos existentes ou previstos até o momento da assinatura do contrato de concessão, caberá ao Poder Concedente apoiar a Concessionária na adoção de medidas necessárias ao fechamento destas rotas alternativas, especialmente no que diz respeito às ações que são próprias ao Poder Público e/ou oriundas de seu poder de polícia, sob pena de ser devido reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Nosso entendimento está correto?	Reportamo-nos à resposta ao item anterior.
39.	Item 3.1.6.15 do Anexo 2 – PER	Estamos entendendo que a Concessionária poderá efetuar bloqueio de acessos que possam originar rotas e caminhos alternativos (“rotas de fuga”) que alterem o volume de tráfego de veículos e, conseqüentemente, impactem na arrecadação de receita tarifária. O entendimento está correto?	<p>O item 3.1.6 - Canteiro Central e Faixa de Domínio – 15 do PER permite “o bloqueio de acessos <i>particulares não autorizados em que se configure situação de risco para o usuário da Rodovia, com notificação de seus responsáveis</i>”.</p> <p>Nos termos da Minuta de Contrato, constitui risco da CONCESSIONÁRIA:</p> <p><i>19.2.4. queda de receita tarifária em virtude da evasão de pedágio, com exceção das hipóteses previstas na subcláusula 19.3;</i></p> <p>Por outro lado, constitui risco do PODER CONCEDENTE a implantação de novas rotas ou caminhos alternativos rodoviários livres de pagamento de TARIFA DE PEDÁGIO:</p> <p><i>19.3.6. 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;</i></p>

			<p>Nestes casos, poderá ser utilizada a regra da cláusula 20.1.3, vi, da minuta do contrato:</p> <p><i>20.1.3. Poderão ser utilizadas as seguintes modalidades de alteração contratual, com vista à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro:</i></p> <p>(...)</p> <p><i>vi. estabelecimento ou remoção de cabines de bloqueio, bem como alteração da localização das praças de pedágio ou da forma de cobrança;</i></p>
40.	<p>Item 3.1.6.16 (Escopo dos Trabalhos Iniciais) e item 3.1.6.7 (Escopo de Recuperação) do Anexo 2 – PER</p>	<p>Favor informar: (i) relação de acessos regulares e irregulares no Sistema Rodoviário; (ii) qual a norma técnica adotada pelo estado do Rio Grande do Sul e (iii) caso não haja norma técnica específica, se a Concessionária poderá adotar as normas da ABNT e do DNIT no que diz respeito aos requisitos técnicos dos acessos.</p>	<p>Quanto a esclarecimento (i) informamos que no apêndice D do PER se encontra o Inventário de Ocupações Irregulares na Faixa de Domínio, a título meramente referencial. Todavia, os licitantes deverão realizar os seus próprios levantamentos e estudos para elaboração das suas Propostas Econômicas Escritas.</p> <p>Quanto ao questionamento (ii) informamos que a Decisão Normativa nº 115/2018 - DAER, dispõe sobre condições para Autorização, à título precário, de Construção de Acesso às Faixas de Domínio das rodovias sob circunscrição do DAER RS, mediante Permissão de Uso e dá orientações quanto aos procedimentos administrativos necessários.</p>
41.	<p>Item 3.1.6.16 (Escopo dos Trabalhos Iniciais) e item 3.1.6.7 (Escopo de Recuperação) do Anexo 2 – PER</p>	<p>Estamos entendendo que a Concessionária terá discricionariedade na aprovação de processos de regularização de acessos irregulares, caso identifique que estes acessos que possam originar rotas e caminhos alternativos (“rotas de fuga”) que alterem o volume de tráfego de veículos e, conseqüentemente, impactem na arrecadação de receita tarifária.</p> <p>O entendimento está correto?</p>	<p>O entendimento não está correto.</p> <p>O item 3.1.6 - Canteiro Central e Faixa de Domínio – 15 do PER permite “o bloqueio de acessos particulares não autorizados em que se configure situação de risco para o usuário da Rodovia, com notificação de seus responsáveis”.</p> <p>Nos termos da Minuta de Contrato, constitui risco da CONCESSIONÁRIA:</p>

			<p><i>19.2.4. queda de receita tarifária em virtude da evasão de pedágio, com exceção das hipóteses previstas na subcláusula 19.3;</i></p> <p>Por outro lado, constitui risco do PODER CONCEDENTE a implantação de novas rotas ou caminhos alternativos rodoviários livres de pagamento de TARIFA DE PEDÁGIO:</p> <p><i>19.3.6. 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;</i></p> <p>Nestes casos, poderá ser utilizada a regra da cláusula 20.1.3, vi, da minuta do contrato:</p> <p><i>20.1.3. Poderão ser utilizadas as seguintes modalidades de alteração contratual, com vista à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro:</i> (...) <i>vi. estabelecimento ou remoção de cabines de bloqueio, bem como alteração da localização das praças de pedágio ou da forma de cobrança;</i></p>
42.	19.3.7 da Minuta do Contrato	<p>Entendemos que a remoção e realocação de interferências geradas antes da Concessão é risco exclusivo do Poder Concedente, aplicando-se a mesma lógica utilizada aos passivos ambientais, conforme cláusula 19.3.7 do Contrato.</p> <p>Nosso entendimento está correto?</p>	<p>O entendimento não está correto. Incidem ao caso as cláusulas 8.1.6.1 e 19.3.17, verbis:</p> <p><i>8.1.6.1. A CONCESSIONÁRIA terá direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO em razão das intervenções de engenharia que vier a executar para a realocação ou remoção das INTERFERÊNCIAS que estejam irregulares na faixa de domínio ou quando o terceiro não</i></p>

			<p><i>tenha responsabilidade contratual pela sua remoção e/ou realocação.</i></p> <p><i>19.3. O PODER CONCEDENTE é responsável pelos seguintes riscos relacionados à CONCESSÃO:</i></p> <p><i>19.3.17. custos decorrentes da remoção e/ou recolocação de INTERFERÊNCIAS existentes no SISTEMA RODOVIÁRIO, necessárias à execução das obras e serviços previstos no CONTRATO, que estejam irregulares na faixa de domínio ou quando o terceiro não tenha responsabilidade contratual pela sua remoção e/ou realocação</i></p> <p>Dito isso, as situações não enquadradas nas cláusulas supra serão de responsabilidade da concessionária.</p>
43.	28.6 da Minuta do Contrato	A cláusula 28.6 determina que a reversão no advento do contrato será feita com a indenização das parcelas de investimentos referentes aos Bens Reversíveis não amortizados ou depreciados. Porém, o Contrato não informa como será realizado o cálculo e forma de pagamento dessa indenização. Assim, sugere-se que a cláusula seja alterada para informação de que a indenização será efetivada através do cálculo de lucros cessantes. Ou seja, que deverá constar no valor dessa indenização o custo efetivo da Concessionária, sem considerar a depreciação do valor investido no tempo.	A regra em testilha foi objeto de consulta pública e homologada pelos órgãos competentes.

44.	36.1	<p>Entendemos que a transferência de conhecimento prevista na cláusula 36.1 encontra limite no segredo industrial da Concessionária, como também na Lei Geral de Proteção de Dados. Assim, sugere-se a seguinte nova redação à cláusula:</p> <p>36.1. A CONCESSIONÁRIA cede gratuitamente ao PODER CONCEDENTE, todos os projetos, planos, plantas, documentos, sistemas e programas de informática e outros materiais, de qualquer natureza, que tenham sido especificamente adquiridos ou elaborados no desenvolvimento das atividades integradas na CONCESSÃO, seja diretamente pela CONCESSIONÁRIA, seja por terceiros por ela contratados, e que se revelem necessários:</p> <p>36.1.1. ao desempenho das funções que incumbem ao PODER CONCEDENTE ou ao exercício dos direitos que lhe assistem, nos termos do CONTRATO;</p> <p>Ou</p> <p>36.1.2. à continuidade da prestação adequada do serviço.</p> <p>36.2. A cessão de, todos os projetos, planos, plantas, documentos, sistemas e programas de informática e outros materiais que se refere a cláusula 36.1 é limitada pela regulamentação da Lei Federal nº 13.709/2018, da Lei Federal nº 9.279/1996 e da Lei Federal nº 10.603/2002.</p>	<p>A regra em testilha foi objeto de consulta pública e homologada pelos órgãos competentes. Em qualquer caso, deverá ser obedecida a legislação relativa à matéria.</p>
45.	Item 3.1 do Anexo 5 – Desconto de Reequilíbrio e Acréscimo de Reequilíbrio	<p>O item 3.1 do Anexo 5 determina que o Fator A (Acréscimo de reequilíbrio) dependerá de autorização do Poder Concedente. Ocorre que a mesma lógica não é utilizada para o Desconto de Reequilíbrio, no qual não há necessidade de autorização do Poder Concedente para sua aplicação. Dessa forma, em atenção ao princípio da isonomia, sugere-se que o item seja alterado para que não seja necessária a autorização do Poder Concedente para aplicação do Fator A, sendo essa automática. Como referência mencionamos que os últimos projetos a serem licitados no pipeline do Governo Federal (BR-153/414/080 e Dutra) não possuem mais a necessidade de autorização da Agência Reguladora para aplicação do fator A.</p>	<p>A regra em testilha foi objeto de consulta pública e homologada pelos órgãos competentes. Considerando que a aplicação do fator “A” decorre de antecipação de obras que implicarão acréscimo na tarifa aos usuários, podendo violar o princípio da modicidade tarifária e o §1º do art. 6º da Lei 8.987/95, não se mostra razoável a exclusão da prévia autorização do Poder Concedente.</p>

46	8.1.5 da Minuta do Contrato	Entendemos que a análise de alterações e vícios para constar na revisão extraordinária deverá ser feita utilizando a comparação entre a visita técnica, realizada pela Concessionária quando da época da licitação, e demais informações constantes do Edital, e as condições da rodovia na data de assunção. Nosso entendimento está correto?	<p>O entendimento não está correto.</p> <p>Dispõe a Cláusula 8.5.1 da minuta do Contrato:</p> <p><i>8.1.5. Transcorridos 12 (doze) meses da assinatura do CONTRATO, será promovida revisão extraordinária do CONTRATO, na forma da Cláusula 20, voltada a análise de eventuais alterações e vícios nas condições físicas e operacionais da infraestrutura concedida ocorridos entre a entrega da proposta e a DATA DA ASSUNÇÃO.</i></p> <p>Poderão ser utilizados, também, outros elementos de apoio, como relatórios de acompanhamento técnico produzidos por contratados do Poder Público, dentre outros elementos.</p>
----	-----------------------------	--	--

PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS Nº 9 (BLOCO 2)

Número da questão formulada	Item do Edital	Esclarecimento solicitado	RESPOSTA
1.	Item 3.3.8 do PER - Sistemas Elétricos e de Iluminação	Conforme se depreende do Estudo de Viabilidade Técnica disponibilizado, estamos entendendo que a Concessionária não será responsável pelos gastos com iluminação dos trechos sob responsabilidade dos municípios e Estado do Rio Grande do Sul, tais como: (i) Iluminação de vias municipais e vias estaduais não não incluídos expressamente no rol de trechos concedidos do PER; (ii), passarelas e (iii) interseções do trecho. Nosso entendimento está correto?	O entendimento não está correto. É risco alocado à concessionária os custos referentes ao consumo de energia dos sistemas elétricos e de iluminação, <u>relativos aos trechos previstos na concessão</u> , nos termos da cláusula 19.2.34 da Minuta de Contrato.
2.	Item 3.4.2 do PER – Equipamentos e veículos da Administração; e Item 3.4.4.1 – Atendimento Médico de Emergência	O item 3.4.2 do PER - Equipamentos e Veículos da Administração prevê, dentre os parâmetros técnicos, <i>“a ausência de móveis, equipamentos e veículos, em qualquer momento, com idade (contada a partir de sua aquisição pela Concessionária) superiores às suas respectivas vidas úteis, tal como informadas para efeitos de depreciação”</i> . Dessa forma, entendemos que, para fins de atendimento ao mencionado item e para efeito de substituição de equipamentos e veículos, a apuração da vida útil destes bens se dará conforme especificação técnica do fabricante, respeitando os parâmetros de desempenho. Nosso entendimento está correto?	O entendimento não está correto. A concessionária deverá atender os parâmetros de desempenho definidos no PER, que prevê a utilização de regras de depreciação.

3.	Item 3.4.3.4 do PER - Sistema de Controle de Velocidade	<p>Considerando que o item 3.4.3.4. - Sistema de Controle de Velocidade do PER, contempla: “vi) impressão das notificações de infração e, posteriormente, das notificações de penalidade; (vii) envio das notificações ao DAER/RS para postagem” como parte do escopo da implantação do sistema de controle automático de velocidade de veículos;</p> <p>Entendemos que a Concessionária não será responsável pela postagem (envio e custos) das notificações /multas aos usuários. Nosso entendimento está correto?</p>	O entendimento está correto. É obrigação da concessionária envio das notificações ao DAER/RS para postagem, conforme item 3.4.3.4 (Escopo, subitem vii) do PER.
4.	Item 3.4.3.4 do PER - Sistema de Controle de Velocidade	<p>Considerando que o item 3.4.3.4. - Sistema de Controle de Velocidade do PER, contempla: “vi) impressão das notificações de infração e, posteriormente, das notificações de penalidade; (vii) envio das notificações ao DAER/RS para postagem” como parte do escopo da implantação do sistema de controle automático de velocidade de veículos;</p> <p>Entendemos que o envio das notificações ao DAER/RS será feito de forma eletrônica. Nosso entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer.</p>	O entendimento não está correto. É obrigação da concessionária a impressão das notificações e envio ao DAER/RS para postagem, conforme item 3.4.3.4 (Escopo, subitem vi) do PER.
5.	Item 3.4.3.5 do PER- Monitoração Meteorológica	<p>O item 3.4.3.5 prevê que “<i>Os dados coletados pelas estações meteorológicas deverão ser transmitidos para o CCO, em tempo real, via sistema de telecomunicações</i>”.</p> <p>Entendemos que os dados meteorológicos não convencionais poderão ser coletados através de sites públicos e privados que forneçam este tipo de serviço, está correto nosso entendimento? Em caso negativo, esclarecer de que forma estas informações deverão ser coletadas.</p>	O entendimento não está correto. A concessionária deverá atender os parâmetros definidos no item 3.4.3.5 do PER, que prevê a <i>Disponibilização de estações meteorológicas visando proporcionar informações aos usuários, referentes às condições de tempo.</i> Serão 3 estações meteorológicas, conforme Apêndice E do PER.

6.	Item 3.4.4.2 do PER - Socorro Mecânico	<p>No item 3.4.4.2 Atendimento Mecânico, nos parâmetros de desempenho é citado: "Na ocorrência de incidentes simultâneos, os tempos de atendimento poderão ser recalculados"</p> <p>Entendemos que o trecho "<u>poderão ser recalculados</u>" no PER pode ocasionar um erro de interpretação, sugerimos alteração do texto para "<u>serão recalculados</u>", ou que sejam exemplificados quais os casos em que os tempos serão de fato recalculados. Nosso entendimento está correto?</p>	Os parâmetros do PER foram objeto de Consulta Pública e posteriormente homologados pelos órgãos competentes.
7.	Item 3.4.4.1 do PER - Atendimento Médico de Emergência	Entendemos que para efeito de substituição de equipamentos e veículos poderá ser considerada a vida útil desses conforme especificação técnica do fabricante, mesmo em casos em que o tempo de vida útil seja superior ao de depreciação contábil do ativo, respeitando os parâmetros de desempenho. Nosso entendimento está correto?	O entendimento não está correto. A concessionária deverá atender os parâmetros de desempenho definidos no PER.
8.	Item 3.4.4.2 do PER - Atendimento Mecânico; e, Item 3.4.4.3 do PER - Atendimento a Demais Incidentes	Conforme Tabela 13 – Cronograma de Permanência de Veículos do Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica, entendemos que para a substituição dos equipamentos e veículos (guincho leve, guincho pesado, caminhão pipa e caminhão boiadeiro) poderá ser utilizado cálculo de vida útil para a substituição desses equipamentos de 10 em 10 anos. Nosso entendimento está correto?	O entendimento não está correto. A concessionária deverá atender os parâmetros de desempenho definidos no PER.

9.	Item 3.4.4.3 do PER - Atendimento a Incidentes	<p>Considerando a previsão da Tabela 13 - Cronograma de Permanência de Veículos do Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica de que a reposição dos Caminhões Pipa e Caminhões Boiadeiro deverá ocorrer de 10 em 10 anos, independentemente da depreciação do ativo.</p> <p>Entendemos que para efeito de substituição de equipamentos e veículos poderá ser considerada a vida útil desses conforme especificação técnica do fabricante, mesmo em casos em que o tempo de vida útil seja superior ao de depreciação contábil do ativo, respeitando os parâmetros de desempenho. Nosso entendimento está correto?</p>	O entendimento não está correto. A concessionária deverá atender os parâmetros de desempenho definidos no PER.
10.	Item 3.4.4.3 do PER - Atendimento a Incidentes	<p>No item 3.4.4.3 – Atendimento a Demais Incidentes do PER, é mencionado que as equipes deverão fornecer apoio à PRE, sendo que os animais que se encontrarem na faixa de domínio da Rodovia, colocando os usuários em situação de risco, deverão ser recolhidos pelas equipes da Concessionária, que aguardarão equipe da PRE, acionada pelo CCO, para sua devida apreensão.</p> <p>Entendemos que a única obrigação da Concessionária nesse sentido será o recolhimento e a guarda de animais até a chegada da equipe da PRE, sendo responsabilidade da PRE sua destinação. Nosso entendimento está correto?</p>	O entendimento está correto. As BSOs deverão dispor de local próprio para a guarda de animais, que ali deverão ser depositados pelos veículos de apreensão de animais e permanecer até sua destinação final, conforme item 3.4.4 do PER.

11.	Item 3.4.5 do PER- Sistema de Inspeção de Tráfego	<p>Considerando que no item 3.4.5 Sistema de Inspeção de Tráfego do PER é mencionado que a escala deverá ser definida para que todos os pontos da Rodovia sejam visitados com regularidade pelas equipes de inspeção, com tempo máximo de percurso de 240 minutos para passar no mesmo ponto da Rodovia, se pista simples, e no mesmo ponto e sentido, se pista dupla, em condições normais de operação;</p> <p>Considerando que o Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica considerou a aquisição da 2º rota de inspeção a partir do 5º ano na Tabela 13 - Cronograma de Permanência de Veículos;</p> <p>Entendemos que para os primeiros 4 anos de concessão, considerando os parâmetros de inspeção e quantitativo de pistas simples e dupla, não seriam necessários dois veículos de inspeção, conforme quantitativo do Apêndice E, de forma que esse quantitativo seria necessário a partir do 5º ano de concessão. Nosso entendimento está correto?</p>	O entendimento não está correto. A concessionária deverá atender os parâmetros de desempenho definidos no PER, em especial o previsto no Apêndice E do PER.
12.	Item 3.4.6.1 do PER- Parâmetros técnicos para implantação e instalação das praças de pedágio	<p>No item 3.4.6.1 Parâmetros técnicos para implantação e instalação das praças de pedágio é mencionado que a Concessionária deve disponibilizar sanitários distintos para funcionário e para os usuários nas praças de pedágio.</p> <p>Entretanto, entendemos que para a segurança operacional e viária só deverá existir sanitários para os funcionários nas praças de pedágio, sendo que para os usuários estão previstos as BSOs com estacionamento, banheiro, fraldários, água potável, área de descanso e telefone público conforme PER.</p> <p>Nosso entendimento está correto?</p>	O entendimento não está correto. A concessionária deverá atender os parâmetros de desempenho definidos no PER.

13.	Item 3.4.9 do PER - Vigilância Patrimonial	<p>No item 3.4.9 – Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial do PER é requerida a “Implantação de uma estrutura de vigilância patrimonial, que fiscalizará as estruturas físicas, no mínimo, das Praças de Pedágio”</p> <p>Entendemos que atendendo os parâmetros técnicos exigidos no PER, o modelo e dimensionamento da estrutura de vigilância patrimonial a ser implantado ficará a critério da Concessionária. Nosso entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer.</p>	O entendimento está correto.
14.	Item 3.4.9 do PER - Vigilância Patrimonial	<p>No item 3.4.9. Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial do PER é mencionado que o Prazo para a Implantação e Operacionalização do Escopo é até o final do 6º Mês do prazo da Concessão.</p> <p>Entretanto, entendemos que a implantação deveria estar relacionada ao prazo de implantação de cada estrutura física, como por exemplo: pedágio 12º mês de concessão (novas), balanças 36º Mês. Nosso entendimento está correto?</p>	O entendimento não está correto. A concessionária deverá atender os parâmetros de desempenho definidos no PER.
15.	Item 3.4.10 do PER - Posto da Polícia Rodoviária Estadual	<p>No item 3.4.10. Posto da Polícia Rodoviária Estadual do PER, o escopo menciona a reforma e adequação das unidades operacionais e delegacias da PRE</p> <p>Nesse sentido, entendemos que o escopo de reforma e adequação das unidades operacionais e delegacias da PRE, seja idêntico ao que está descrito como escopo no item 3.3.7 do PER, qual seja: “reparo e conservação rotineira dos elementos componentes das edificações e instalações de apoio da CONCESSIONÁRIA e seus respectivos equipamentos, incluindo os postos da PRE, os postos de pesagem, e as praças de pedágio”.</p> <p>Nosso entendimento está correto?</p>	O entendimento não está correto. Todos os postos da PRE devem atender, além dos os requisitos do item 3.3.7, as especificações do item 3.4.10 do PER.
16.	Item 3.4.10 do PER - Posto da Polícia Rodoviária Estadual	Entendemos que a Concessionária não será responsável pela aquisição e reposição do mobiliário e eletrodomésticos utilizados pela PRE. Nosso entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer.	O entendimento está correto.

17. 9	Item 3.1.7 do PER – Implantação e Recuperação das Edificações e Instalações Operacionais; e, Item 3.4.10 do PER Implantação e Recuperação das Edificações e Instalações Operacionais	Entendemos que o prazo para Reforma e Adequação dos Postos da PRE previsto no item 3.4.10 do PER deve ser alterado para se adequar ao prazo de 24 meses previsto no item 3.1.7 do PER, referente ao prazo de atendimento para recuperação de edificações e instalações operacionais existentes. Nosso entendimento está correto?	O entendimento não está correto. A concessionária deve atender ao prazo de 12 meses previstos no item 3.4.10 do PER.
18.	Item 3.1.8 do PER – Sistemas Elétricos e de Iluminação	No item 9 do Escopo dos trabalhos iniciais do item 3.1.8 do PER é citado que: “9. Recuperação, de acordo com as normas da ABNT, dos sistemas de iluminação existentes em acessos, trevos, entroncamentos, OAEs, inclusive passarelas e respectivas rampas.” Dessa forma questionamos se, no sentido de recuperação dos sistemas de iluminação existentes, deverá ser adequado também nesta fase a adequação e complementação da iluminação para atendimento aos níveis mínimos de luminância ou este serviço deverá ser considerado apenas na etapa de recuperação? Faz-se necessário o esclarecimento para melhor equidade entre as propostas, uma vez que a adequação aos níveis de luminância poderá onerar a implantação de novos postes, luminárias, entre outros.	O sistema de iluminação deverá ser adequado nos trabalhos iniciais conforme previsão do PER.

19.	Item 3.4.3.1 do PER - Equipamentos de Detecção e Sensoriamento de Pista	<p>Para o sistema de análise de tráfego, os parâmetros técnicos do item 3.4.3.1 do PER determinam que:</p> <p>“Os equipamentos deverão fornecer as seguintes informações: contagens volumétricas, bem como medições de velocidade e densidade de veículos na Rodovia.”</p> <p>Nesse sentido, entendemos que a classificação dos veículos poderá ser feita através de classes de comprimento e não por contagem de eixos. Nosso entendimento está correto? Em caso negativo, favor confirmar se será necessário detectar os eixos por veículo.</p>	O entendimento não está correto. A classificação dos veículos deverá ser feita também por contagem de eixos. As características dos equipamentos de ITS estão descritas no PER e nas regulamentações da ANTT e AGERGS.
20.	Item 3.4.3.3. do PER – Sistema de Circuito Fechado de TV	<p>Os parâmetros técnicos do item 3.4.3.3 do PER determinam que:</p> <p>“As especificações técnicas dos equipamentos do Sistema de CFTV devem atender à resolução específica da Agência Fiscalizadora (AGERGS), ou, na ausência destas, de acordo com as normas definidas pela ANTT.”</p> <p>Nesse sentido, solicita-se esclarecimento para especificar qual resolução da Agência Fiscalizadora (AGERGS) deve ser atendida para implantação do Sistema de Circuito Fechado de TV?</p> <p>Entendemos que no caso de não haver uma resolução específica, devem ser atendidas as Resoluções ANTT Nº 3323/2009 e Nº 2064/2007.</p> <p>Nosso entendimento está correto?</p>	Os interessados são responsáveis pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis à LICITAÇÃO e à CONCESSÃO, conforme item 3.5 do Edital.

21.	Item 3.4.3.4. do PER - Sistema de Controle de Velocidade	<p>O Escopo do item 3.4.3.4 do PER, inclui:</p> <p>“(iii) envio das imagens captadas ao DAER/RS para a validação e obtenção de dados dos veículos/proprietários (...) (ix) disponibilização ao DAER/RS de todas as imagens captadas e dados processados.”</p> <p>Nos parâmetros técnicos do mesmo item é solicitado o envio de relatórios de fluxos de veículos estatísticos e gerenciais. Neste caso, entendemos que o Sistema de Controle de Velocidade deverá registrar os dados de 100% dos veículos passantes para efeito estatístico e registrar imagem apenas dos veículos infratores. Nosso entendimento está correto?</p>	O entendimento está correto.
22.	Item 3.4.3.5. do PER - Sistema de Sensoriamento Meteorológico	<p>Os Parâmetros de desempenho do item 3.4.3.5 do PER abrange:</p> <p>“A implantação das estações meteorológicas deverá ser feita de acordo com as normas definidas pela Agência Fiscalizadora (AGERGS), ou na ausência destas, de acordo com as normas definidas pela ANTT”</p> <p>Nesse sentido, solicita-se esclarecimento para especificar quais as resoluções da Agência Fiscalizadora (AGERGS) e/ou ANTT devemos atender para implantação do Sistema de Sensoriamento Meteorológico?</p>	Os interessados são responsáveis pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis à LICITAÇÃO e à CONCESSÃO, conforme item 3.5 do Edital.
23.	Item 3.4.8 do PER - Sistema de Pesagem	<p>Nos parâmetros técnicos do Item 3.4.8 - Sistema de Pesagem não é mencionado, nem especificado quais são os requisitos para implantação da balança dinâmica WIM para SELEÇÃO de veículos. Desta forma, entendemos que ficará a cargo da Concessionária apresentar a melhor solução que se adeque ao sistema em atendimento à todas as normas e legislações vigentes. Nosso entendimento está correto?</p>	A concessionária deve adotar um sistema de pesagem que atenda a legislação e os requisitos do PER.

<p>24.</p>	<p>Apêndice E - Quantitativos Mínimos das Instalações e Equipamentos da Obrigações de Serviços Operacionais do PER</p> <p>Equipamentos Operacionais</p>	<p>O item Equipamentos Operacionais do Apêndice E prevê 2 (duas) lombadas eletrônicas mencionadas, porém não traz esclarecimentos e especificações sobre o equipamento.</p> <p>Dessa forma, questiona-se se são equipamentos metrológicos para fiscalizadores de velocidades ou são equipamentos educativos?</p>	<p>As lombadas eletrônicas previstas nos equipamentos operacionais tem função fiscalizadora.</p>
<p>25.</p>	<p>Item 3.4.7. do PER – Sistema de Comunicação</p>	<p>Os parâmetros técnicos do item 3.4.7. do PER determinam:</p> <p>“A fibra óptica será o principal meio de transmissão entre as instalações fixas do sistema operacional, inclusive da AGERGS, da CONCESSIONÁRIA, do DAER/RS e da PRE”</p> <p>Considerando que o prazo de implantação do cabo ótico é superior a maior parte dos prazos de implantações de equipamentos e edificações, entendemos que a concessionária poderá encontrar outros meios de comunicação, que não obrigatoriamente fibra óptica, para a interligação dos equipamentos de ITS, praças de pedágio, postos de pesagem e demais, até a conclusão da implementação da fibra.</p> <p>Nosso entendimento está correto?</p>	<p>A instalação dos equipamentos e sistemas devem atender os prazos previstos no PER.</p>

26.	Apêndice E - Quantitativos Mínimos das Instalações e Equipamentos da Obrigações de Serviços Operacionais do PER Equipamentos PRE*	Considerando que o item “Equipamentos PRE” contém o fornecimento do item TORRE DE ILUMINAÇÃO PORTÁTIL, questionamentos se devem ser observados parâmetros técnicos mínimos para serem atendidos? Em caso positivo, quais seriam esses? Existe alguma portaria e/ou resolução para atender as demandas da PRE?	A Torre portátil deve ser capaz de produzir uma iluminação uniforme, com difusor selecionável para duas larguras de feixe. Intensidade alta: feixe de luz de 12.000 lumens, intensidade média: feixe de luz de 4.000 lumens, intensidade baixa: feixe de luz de 2.000 lumens, tipo iluminação periférica de no mínimo 360 graus de rotação, bateria recarregável, tamanho do mastro montado de 3,0m de altura, peso: 10,5kg, voltagem AC (110V/220V) e DC 12V e bolsa com alça para transporte. Os demais equipamentos da PRE exigidos no <i>Apêndice E</i> do PER foram disponibilizados no sítio do <i>Data Room</i> da RSC-287, Arquivos Anexos, link equipamentos PRE: https://www.estado.rs.gov.br/separ-data-room-287,.
27.	Item 3.4.3.3 PER – Sistema de Circuito Fechado de TV	Os Parâmetros Técnico do Item 3.4.3.3 do PER prevê: “As câmeras deverão ser instaladas de modo que todo o Sistema Rodoviário seja monitorado ininterruptamente sem pontos cegos.” Considerando as tecnologias disponíveis no mercado para câmeras com infravermelho ou superior, solicita-se esclarecimento sobre qual a distância mínima aceitável para a performance destes equipamentos durante o período noturno?	O sistema rodoviário deve ser monitorado ininterruptamente sem pontos cegos, conforme os parâmetros técnicos do item 3.4.3.3 do PER.

28.	Sem referência	Tendo em vista a existência de pedágios remanescentes (P2 e P3), solicita-se esclarecimento sobre a existência de equipamentos e/ou ativo que será arrolado para a Concessionária? Em caso positivo, favor disponibilizar o inventário de equipamentos.	Os equipamentos pertencentes à EGR serão deslocados para outras praças. No entanto, será facultado à futura CONCESSIONÁRIA gerenciar junto à EGR, desde que não ocorra prejuízo ao funcionamento das praças, a antecipação de intervenções que se façam necessárias a evitar solução de continuidade na cobrança após a DATA DA ASSUNÇÃO.
29.	Item 3.4.4. do PER - Sistemas de Atendimento aos Usuários	<p>O Prazo para a Implantação e Operacionalização do Escopo do item 3.4.4 do PER menciona:</p> <p>“O Sistema de Atendimento deverá estar implantado até o final do 6º mês do prazo da Concessão. A Concessionária deverá implantar uma estrutura de atendimento provisório, que deverá ter alcance compreendido pelos trechos de cobertura das Praças existentes, entre o km 66,15 e o km 151,75”</p> <p>Entendemos que a implantação da estrutura de atendimento provisória será para atender o trecho mencionado no período do 1º ao 6º mês de concessão e passado este período a base poderá ser desativada. Nosso entendimento está correto?</p>	O entendimento está correto. O sistema provisório poderá ser desativado, a partir do sexto mês, desde que o SAU permanente já esteja em funcionamento atendendo os parâmetros técnicos exigidos no PER.
30.	Item 3.4.6.1. do PER – Parâmetros Técnicos para Implantação e Instalação das Praças de Pedágio.	<p>O item Edificações do item 3.4.6.1 menciona que:</p> <p>“As edificações devem possuir um grupo gerador que permitirá alimentação para um funcionamento satisfatório dos equipamentos elétricos e eletrônicos caso houver interrupção do fornecimento de energia elétrica.”</p> <p>Nesse sentido, em caso de problemas com a instalação de energia elétrica devido atrasos da Concessionária de Energia, estamos entendendo que a Concessionária poderá buscar soluções que assegurem manutenção do fornecimento de energia para operar suas edificações e equipamentos. Nosso entendimento está correto?</p>	Cabe a concessionária elaborar seus projetos visando atender as especificações do PER.

31.	Item 3.4.6.2. do PER - Parâmetros Técnicos para a Operação das Praças de Pedágio	<p>No item Sistema de Controle de Violações do item 3.4.6.2 do PER é mencionado:</p> <p>“Qualquer que seja o sistema de arrecadação empregado, deverá ser implantado um sistema de controle de violações que registrará a imagem de veículos infratores, que permita identificar, inequivocamente, o local, a data e a natureza da infração, como também o veículo infrator (placa e marca).”</p> <p>No sentido de controlar possíveis violações, entendemos que a Portaria 179 de Evasão do DENATRAN deve ser atendida. Nosso entendimento está correto?</p>	Os interessados são responsáveis pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis à LICITAÇÃO e à CONCESSÃO, conforme item 3.5 do Edital.
32.	3.4.7. PER Sistema de Comunicação	<p>Os Parâmetros Técnicos do item 3.4.7 do PER determina que:</p> <p>“Para o serviço de atendimento gratuito, o parâmetro deverá seguir o disposto no Decreto Federal no 6.523/2008”</p> <p>Assim, solicita-se esclarecimento se deverá ser observada alguma regra específica além do Decreto mencionado para operacionalização do 0800? Em caso positivo, favor indicar quais são essas regras.</p>	Os interessados são responsáveis pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis à LICITAÇÃO e à CONCESSÃO, conforme item 3.5 do Edital.

33.	3.4.9. PER Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial	<p>O Escopo do Item 3.4.9 do PER menciona:</p> <p>“Implantação de uma estrutura de vigilância patrimonial, que fiscalizará as estruturas físicas, no mínimo, das Praças de Pedágio.”</p> <p>Entendemos que ficará a cargo das proponentes a escolha e definição da melhor solução/recursos para garantir o atendimento do escopo deste item. Nosso entendimento está correto?</p>	O entendimento está correto. A concessionária deve adotar estruturas que atendam aos requisitos do PER.
34.	Geral	<p>Verificamos que não é indicado no PER a largura da faixa de domínio da rodovia.</p> <p>Nesse sentido, favor disponibilizar:</p> <p>(i) A largura da faixa de domínio; e</p> <p>(ii) O projeto que apresente essa delimitação.</p>	Quanto ao pedido (i) informamos que deverá ser considerada a largura de 70 m, sendo 35m para cada lado, medidos do eixo da rodovia conforme previsto no EVTEA. Quanto ao pedido (ii) informamos que a elaboração do projeto de engenharia fica a cargo da concessionária.
35.	Item 3.2.4.3 - Parâmetros Técnicos das Obras de Melhorias	<p>Embora seja previsto no item 3.2.4.3 do PER a implantação de pontos de ônibus, não é especificado a quantidade.</p> <p>Assim, para fins de equalização das propostas a serem apresentadas, solicita-se que seja definido e informado a todos os proponentes a quantidade e o tipo de pontos de ônibus a serem implantados ao longo do trecho.</p>	É de responsabilidade da concessionária a execução das paradas de ônibus conforme descrito no PER.

36.	Item 3.2.1.2 - Obras de Melhorias	Considerando a grande quantidade de acessos prevista no PER, entendemos que os acessos que não foram listados na tabela 5 - Melhorias de Acessos do item 3.2.1.2 do PER são acessos irregulares e portanto devem ser fechados. Nosso entendimento está correto?	O entendimento não está correto. A tabela 5 do item 3.2.1.2 do PER reflete somente os acessos que terão melhorias.
37.	Apêndice G - Licenças Ambientais	No Apêndice G - Licenças Ambientais foram listadas as licenças existentes, porém essas não foram disponibilizadas. Dessa forma, solicita-se que sejam disponibilizadas as licenças ambientais vigentes da rodovia.	As licenças ambientais encontram-se no sítio do <i>Data Room</i> da RSC-287, Arquivos Anexos, link Licenças: https://www.estado.rs.gov.br/separ-data-room-287
38.	Item 3.2.4.1 - Parâmetros da Classe da Rodovia	Considerando que o item 3.2.4.1 determina a obrigação de atendimento à Classe I-A, entendemos que o não atendimento a Classe I-A (exceção) são 11 km além dos trechos urbanos. Nosso entendimento está correto?	O entendimento não está correto. Serão admitidos no máximo 11km de rodovia que não atendam a classe I-A, neles já incluídas as travessias urbanas, conforme item 3.2.4.1 do PER. Quanto às travessias urbanas, será permitida a inobservância da norma da Classe I-A com relação à separação central, devendo, contudo, ser implementadas com barreiras rígidas de concreto do tipo New Jersey.
39.	Item 3.2.1.2 – Obras de melhoria	Considerando que as obras de duplicação se iniciam a partir do 3º ano de Concessão, entendemos que as melhorias de acessos também poderão ser efetuadas concomitantemente as obras de duplicação. Nosso entendimento está correto?	O entendimento está correto, desde que atendam o prazo de regularização estipulado no PER.

40.	Item 3.1.3 – Obras de Arte Especiais do PER	<p>Considerando que o item 10 do Escopo de Recuperação do Item 3.1.3 prevê:</p> <p>“Implantação, no caso de OAE em regiões urbanas (conforme definição constante no item 3.2.5.1)”</p> <p>Favor indicar a qual item se refere o 3.2.5.1, tendo em vista que não há no PER capítulo com esse número.</p>	Onde se lê: 3.2.5.1, entenda-se itens 3.2.1.1 e 3.2.1.2. do PER
41.	Item 3.1.3 – Obras de Arte Especiais do PER	<p>Considerando que o item 1 do Escopo de Recuperação do Item 3.1.3 prevê:</p> <p>“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.”</p> <p>Favor indicar onde está este item (3.2.3.1) referenciado.</p>	Onde se lê : 3.2.3.1, entenda-se itens 3.2.1.1. e 3.2.1.2. do PER
42.	Item 3.4.4.6- Estudo sobre Pontos de Apoio e Parada para Usuários	Considerando a previsão no PER de obrigação de elaboração de estudo sobre Pontos de Apoio e Parada para Usuários, para fins de equalização das propostas, favor fornecer a descrição detalhada esperada dessas edificações.	O estudo previsto no PER deverá contemplar a descrição das edificações para pontos de apoio e parada para usuários.

43.	-	<p>Considerando que se verificou divergência nas listas de Obras de Artes Especiais entre:</p> <p>(a) 6-Errata dos Cadernos de Estudos do Projeto</p> <p>(b) 2-C2013-PROJETO 4-RSC-287- VOLUME 2-TOMO I- CADASTRO-REV 1B</p> <p>(c) C-2013_287_Memórias OAES,</p> <p>Favor indicar qual lista a seguir.</p>	<p>A Errata dos Cadernos de Estudos do Projeto substitui as informações anteriores. Inobstante, incumbe aos licitantes realizar todos os estudos e levantamentos necessários para a elaboração de sua proposta econômica escrita.</p>
44.	Item 3.1.3 – Obras de Arte Especiais	<p>O item 3.1.3 prevê que o Reforço das OAEs para TB45 é escopo da fase de Manutenção. Entretanto, na tabela da página 20, está descrito o Reforço na fase de Recuperação.</p> <p>Por favor, esclarecer em qual fase deverá ocorrer o reforço das OAE's para TB45?</p>	<p>O reforço das OAE's para TB45 deve ser realizado até 84º mês conforme previsto no PER item 3.1.3.</p>

45.	C-2013_2087_TI e Restauração	<p>Na planilha C-2013_2087_TI e Restauração, existe resumo na implantação dos dispositivos de segurança e sinalização vertical, porém a listagem completa dos dispositivos não foi disponibilizado.</p> <p>Favor disponibilizar a listagem completa dos dispositivos de segurança e sinalização vertical para análise.</p>	<p>Os dados do cadastro da rodovia (VOL.2 TOMO I) encontram-se no sítio do <i>Data Room</i> da RSC-287, Arquivos Anexos link Estudos de Viabilidade : https://www.estado.rs.gov.br/separ-data-room-287.</p>
46.	C-2013_287_CAPEX e item 3.1.1 do PER	<p>Para o pavimento, verificou-se no PER que a recuperação compreende entre 2º e 5º ano e na planilha C-2013_287_CAPEX entre o 2º e 7º ano.</p> <p>Qual o período correto que deve ser considerado?</p>	<p>O período correto a ser considerado está fixado no item 3.1.1 do PER.</p>
47.	C-2013_287_CAPEX	<p>Não foi encontrado os itens de Manutenção na planilha C-2013_287_CAPEX.</p> <p>Favor confirmar se realmente não há essa previsão na planilha. Em caso de ter sido um erro formal, favor encaminhar versão atualizada com os valores de manutenção.</p>	<p>Os itens de manutenção do sistema rodoviário estão disponibilizados na planilha C-2013_287_REST E MANUT RS287 R01.</p>

48.	Item 3.1.1 do Pavimento do PER	<p>O item 3.1.1 - Pavimento indica que o parâmetro de desempenho para afundamento de trilha de roda individuais, será considerado de acordo a metodologia da Norma DNER PRO 008/94.</p> <p>Entendemos que o afundamento de trilha de roda individual deverá ser medido segundo a metodologia da Norma DNIT 006/2003 PRO, que é revisão da norma citada no referente PER e atual norma vigente, como também deve ser calculada a média das leituras interna e externa, em um único ponto.</p> <p>Nosso entendimento está correto?</p>	<p>O entendimento está correto, em ambas normas a metodologia é a mesma.</p>
-----	--------------------------------	--	--

49.	Item 6 – Gestão Social do PER	<p>O Item 6 – Gestão Social do PER prevê</p> <p>"Os trechos de travessias urbanas deverão ser objeto de um Programa de Requalificação Urbanística de Travessias a ser desenvolvida pela CONCESSIONÁRIA em parceria com o Poder Público Municipal envolvendo a adequação do trecho urbano afetado, seu asfaltamento, pintura, sinalização e paisagismo".</p> <p>Tendo em vista que esse Programa terá impacto direto na elaboração das propostas, entendemos que, para equalização das propostas, é necessária maior descrição este programa. Dessa forma, solicita-se que sejam apresentadas as diretrizes e premissas para que a futura Concessionária deva desenvolver o Programa de Requalificação Urbanística de Travessias em conjunto com o Poder Público Municipal.</p>	<p>O Programa previsto no PER tem como objetivo único adequar a travessia à paisagem urbana. Portanto, não há premissas definidas desta requalificação urbanística.</p>
50.	Item 6 – Gestão Social do PER	<p>Entendemos que não há nenhuma relação entre o Programa de Requalificação Urbanística de Travessias e o plano de Gestão Social apesar de ambos estarem no mesmo item do contrato.</p> <p>Nosso entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer.</p>	<p>O entendimento não está correto. O Programa de Requalificação Urbanística de Travessias e o Plano de Gestão Social devem estar integrados de forma a qualificar e otimizar os retornos à sociedade dos investimentos realizados.</p>

51.	Item 6 – Gestão Social do PER	<p>Entendemos que no caso de qualquer atraso por falta de desapropriação ou liberação do meio ambiente nas áreas urbanas, causados por fatos alheios a gestão da Concessionária, essa poderá, no intuito de assegurar a fruição do trecho equivalente para os usuários, propor e obter a antecipação de uma quantidade equivalente de trechos rurais em quilômetros sem ser penalizada e equilibrando os efeitos do Fator D pelo Fator A. Confirma nosso entendimento?</p>	<p>O entendimento não está correto. A concessionária deverá executar as obrigações na forma e prazo previstos no PER. Todavia, cabe ressaltar o disposto da cláusula 5.1.5 da Minuta de Contrato:</p> <p><i>5.1.5. A CONCESSIONÁRIA não responderá por eventuais atrasos na obtenção das licenças, permissões e autorizações previstas na subcláusula 5.1.1 que venham a impactar o cronograma físico-financeiro, se demonstrado que atuou de maneira diligente para a sua obtenção, não tendo concorrido com o atraso.</i></p>
52.	Item 3.1.2 – Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança do PER	<p>O tópico 11 do item 3.1.2 – Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança, referente aos Trabalhos Iniciais, prevê:</p> <p>"Execução de reparos ou substituição dos dispositivos de segurança - como defensas, dispositivos antiofuscentes, atenuadores de impacto e barreiras rígidas de concreto do tipo New Jersey - em mau estado, desconformes ou que ponha em risco os usuários, sendo igualmente necessário implantar novas defensas e barreiras, priorizando curvas acentuadas, trechos sinuosos e locais com desníveis laterais acentuados".</p> <p>No intuito de evitar subjetividade no entendimento, solicitamos que sejam definidos o significado de "curvas acentuadas", "trechos sinuosos" e "locais com desníveis laterais acentuados"</p>	<p>Os conceitos estão previstos no Manual de Sinalização do DNIT – IPR743.</p>