



Governo do Estado de Mato Grosso  
SINFRA - Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística

**CADERNO DE RESPOSTAS AOS QUESTIONAMENTOS APRESENTADOS POR  
ESCRITO NAS AUDIÊNCIAS PÚBLICAS E CONSULTA PÚBLICA E CONSULTA PÚBLICA Nº  
02/2019/SALOC/SINFRA**

**Objeto: Concessão de Rodovias Estaduais - Primavera do Leste a Paranatinga da prestação dos serviços públicos de conservação, recuperação, manutenção, implantação de melhorias e operação rodoviária da rodovia MT-130 (Trecho entre Primavera do Leste à Paranatinga, com extensão de 140,6 Km)**

**1. Passagem subterrânea de animais:**

R: Na modelagem foi estruturado no PRODUTO 2 - ESTUDOS DE ENGENHARIA, o Tomo II - Estudos Ambientais, em que menciona que “ O trecho estudado intercepta diversos fragmentos de vegetação. Nesses locais deverão ser intensificados os cuidados ambientais relacionados à fauna e ao controle da supressão de vegetação.”. E ainda prevê que “A CONCESSIONÁRIA deverá obedecer à legislação pertinente ao licenciamento ambiental existente na Coordenadoria de Infraestrutura e na SINFRA (Secretaria de Infraestrutura).

**2. Ornamentação da rodovia com sinalização dos pontos turísticos, históricos, referenciais da região**

R: Considerou-se, na fase de restauração da rodovia, a complementação e restauração de todas as placas, inclusive dos pontos referidos.

**3. A implantação das terceiras faixas serão apenas a partir do 9º ano?**

R: Sim.

**4. A distância entre as praças de pedágio será de aproximadamente 70km? A Distância não deveria ser de aproximadamente 100km?**

R: A distância é cerca de 75Km, e a extensão total do trecho concedido é de 140,60Km

**Tabela 1: Localização das Praças de Pedágio e Cobertura (TCPs)**

| Praça | Localização                 | km      | TCP (km) |
|-------|-----------------------------|---------|----------|
| 01    | MT-130 (Primavera do Leste) | 44+000  | 70,30    |
| 02    | MT-130 (Paranatinga)        | 119+500 | 70,30    |



**Governo do Estado de Mato Grosso**  
**SINFRA - Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística**

**5. Qual a data do estudo de tráfego apresentado no edital?**

R: O Estudo de Tráfego foi apresentado em outubro de 2018 e as contagens realizadas entre 4 e 10 de fevereiro de 2018.

**6. A Concessionária realizara o estudo tráfego baseado no Manual de Estudos de Tráfego do DNIT - IPR-723/2006. Baseado no estudo de tráfego que será realizado, a Concessionaria realiza o dimensionamento das Praças de Pedágio e atendendo os parâmetros de fluxo por cabine serão adotados de acordo com os padrões de cobrança usuais e verificados em sistemas similares de outras praças e estudos existentes:**

| ESTUDOS                        | TIPO DE CABINE |            |       |
|--------------------------------|----------------|------------|-------|
|                                | MANUAL         | AUTOMÁTICA | MISTA |
| WOO e HOEL (1991)              | -              | 665-745    |       |
| PIETRZYK e MIERZEJEWSKI (1993) | 350            | 500        | 700   |
| LIN e SU (1994)                | 360            | 775        |       |
| PESQUERA et al. (1997)         | 225            | 475        |       |
| POLUS e RESHETNIK (1997)       | 250-450        | 550-850    |       |

**Levando em considerações os dados atuais levantados com o estudo de tráfego que será realizado, a Concessionária poderá apresentar o projeto de implantação das praças com novo dimensionamento de faixas e cabines?**

R: O Estudo de Tráfego e conseqüentemente o dimensionamento dos pedágios apresentado não têm caráter vinculante, portanto, a futura Concessionária deverá elaborar e apresentar o dimensionamento dos pedágios em função do tráfego atualizado e do projeto executivo a ser elaborado.

Tanto o Estudo de Tráfego como o dimensionamento dos Pedágios deverá seguir as Normas Brasileiras e os Manuais e Instruções do DNIT e os parâmetros exigidos no PER, em especial aos que constam no Item 3.4.5.

No estudo foram adotados os seguintes parâmetros para o dimensionamento das cabines:

- Capacidade de atendimento das cabines manuais, dependente do tipo de veículo:
  - 250 veículos de passeio/h;
  - 180 veículos comerciais/h.
- Capacidade de atendimento das cabines automáticas (AVI), dependente do tipo de veículo:
  - 600 veículos de passeio/h;
  - 430 veículos comerciais/h.

**7. A consideração de Passivos Ambientais, segue o Manual para Atividades Ambientais Rodoviárias (IPR-730) do DNIT, Instruções de Proteção**



**Governo do Estado de Mato Grosso**  
SINFRA - Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística

**Ambiental das Faixas de Domínio e Lindeiras das Rodovias Federais (IPR-713.2005) e Instrução de Proteção Ambiental para Recuperação de Passivos Ambientais (IPA-08)?**

R: A consideração do Estudo de Passivos Ambientais, segue a Publicação do Instituto de Pesquisas Rodoviárias - IPR-729 do DNIT – Diretrizes Básicas para a Elaboração de Estudos e Programas Ambientais Rodoviários, foi utilizada também a metodologia proposta no Manual de Atividades Rodoviárias, conforme exigido pela Instrução de Serviço - IS-246 Elaboração do Componente Ambiental dos Projetos de Engenharia Rodoviária (DNIT/2006), e pela “IPR-713 - “Instruções de Proteção Ambiental das Faixas de Domínio e Lindeiras nas Rodovias Federais” (DNIT /2005).

Os passivos identificados no Estudo integram o Grupo I da Instrução do DNIT - IPA 08, integrante das Instruções IPR-713.

**8. Qual foi o parâmetro adotado para projeção de tráfego (ex: baseado no crescimento do agronegócio na região)?**

R: A descrição detalhada da concepção e elaboração do cenário de crescimento para projeção do PIB nacional, estadual e municipal e conseqüentemente do tráfego, está apresentada e descrita nos itens 1.5 e 1.6 do Produto 1 - Estudo de Tráfego.

**9. No estudo de trafego apresentado na modelagem, foi considerado o eixo suspenso para cálculo de receita? R: Sim foi considerado o eixo suspenso**

R: Foram simulados cenários sem e com a cobrança de eixos suspensos, ver item 1.6.5 do Produto 1 - Estudo de Tráfego, e considerado a não cobrança de eixos suspensos no Modelo Econômico.

**10. Não foi verificado nos documentos a presença do Verificador Independente para apuração dos índices de desempenho. Sugerimos sua inclusão no modelo de concessão por ser uma entidade que transmite segurança às partes envolvidas.**

R: Sim, considerou-se o Verificador Independente. O modelo considera que 1,5% da receita bruta será para custear o Verificar Independente.

**11. Sobre o sistema de radiocomunicação, o funcionamento do sistema está completamente ligado a homologação e autorização da frequência pela ANATEL. Processo esse que não pode ser mensurado pela Concessionaria referente ao prazo para aprovação da ANATEL. Na modelagem está sendo considerado o prazo de solicitação de outorga e autorização da frequência**



**Governo do Estado de Mato Grosso**  
**SINFRA - Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística**

**pela ANATEL? Em caso do prazo de análise da ANATEL ultrapassar os 9 meses a contar da assunção do contrato, como será reconfigurado o prazo para funcionamento do serviço operacional do grupo de “Sistema de atendimento ao Usuário”?**

R: A futura Concessionária será responsável por todas as solicitações de autorizações e / ou aprovações em órgãos Públicos. Nos casos em que a concessionária depende de autorização e/ou aprovação de órgãos públicos e não consiga o pleito, a Concessionária deverá comunicar imediatamente ao Poder Concedente que analisará o caso e estudará, em conjunto com a Concessionária, a melhor solução para o problema.

**12. A exigência de apresentação de cartas atestando a viabilidade e adequabilidade das propostas econômicas escritas emitidas por entidade ou instituições financeiras e empresas de auditoria tem um alto custo e podem afastar eventuais licitantes da concorrência. Sugerimos que a certificação da viabilidade e adequabilidade das propostas seja verificada pelo Poder Concedente e que os custos destas verificações sejam incluídos no projeto.**

R: Tal exigência é de suma importância para garantir a lisura do Processo e dar segurança financeira, contábil e tributária ao Poder Concedente em relação ao Plano de Negócio a ser elaborado pela Licitante, que embasará a oferta de Outorga.

Todos os custos para a preparação da oferta será de responsabilidade exclusiva da Licitante, inclusive os custos com a obtenção de documentação, auditoria e instituições financeiras

**13. Questionamento e Sugestão de implantação de Parceria Social / PPP Caipira no trecho da concessão.**

No que tange as Parcerias Sociais no Sistema Rodoviário a Lei Estadual nº. 10.861, de 25 de março de 2019, de 25.03.19, que institui o Programa de Parcerias entre a Administração Pública e Organizações da Sociedade Civil disciplina que somente poderão ser firmadas Parcerias com Organizações Sociais para manutenção, com cobrança de pedágio, caso não seja viável a realização de Concessão Comum ou Parceria Público Privada nos termos da Lei 11.079/2004, conforme disposto, in verbis:

Art. 17 Comprovada a inviabilidade de concessão nos termos da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, ou da Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, nas rodovias estaduais e/ou delegadas ao Estado de Mato Grosso, fica autorizada a transferência às Organizações da Sociedade Civil para a operação, manutenção, conservação, realização de obras e/ou investimentos, mediante cobrança de tarifa de pedágio, nos termos desta Lei, de sua regulamentação e da Lei nº 8.620, de 28 de dezembro de 2006.



**Governo do Estado de Mato Grosso**  
SINFRA - Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística

Tendo em vista que para o trecho da MT 130 de Primavera do Leste a Paranatinga foi constatada a viabilidade de Concessão Comum, conforme estudo publicado no site da SINFRA submetido a consulta pública e audiência pública, não há possibilidade legal para implantação da parceria requerida.

**14. Implantação de Ciclovia no perímetro urbano de Paranatinga?**

R: Não foi Considerado implantação de ciclovia no trecho a ser concedido.

**15. Local de descanso ao longo da rodovia; parada estratégica para ciclistas, motociclistas, etc**

R: Foi considerado no Programa de Exploração da rodovia o item 3.4.4. Sistemas de Atendimento aos Usuários, cujo escopo é Disponibilização de Sistemas de Atendimento aos Usuários (SAU), compreendendo, no mínimo, os serviços de assistência a seguir definidos:

- (i) atendimento médico de emergência;
- (ii) atendimento mecânico;
- (iii) atendimento a demais incidentes;
- (iv) sistema de informações aos usuários;
- (v) sistema de reclamações e sugestões dos usuários.

E o seguinte parâmetro técnico:

O SAU deverá contar com equipes locadas em Bases Operacionais (BSOs), implantadas pela Concessionária ao longo da Rodovia. As BSOs deverão dispor de instalações de atendimento aos usuários, através de atendentes ou totens eletrônicos, 24 horas por dia todos os dias do ano Deverão estar disponíveis, também, estacionamentos, banheiros, fraldários, água potável, área de descanso e telefone público, além de tapers de entrada e saída, iluminação, sinalização indicativa, entre outros

**16. Duplicação dos trechos perigosos na Serra com altos índices de acidentes**

R: Foi considerado na modelagem a implantação de terceiras faixas no trecho da Serra.

**17. Melhoria na sinalização?**

R: Sim, considerou-se a recuperação e melhoria de toda a sinalização da Rodovia na fase de Restauração



**Governo do Estado de Mato Grosso**  
SINFRA - Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística

**18. Implantação de sinalização designando pontos turísticos, históricos, referenciais da região?**

R: Sim, considerou-se, na fase de restauração da rodovia, a complementação e restauração de todas as placas, inclusive dos pontos referidos.