

**PEDIDO DE ESCLARECIMENTOS Nº 7**

<b>Número da questão formulada</b>	<b>Item do Edital, Contrato, PER</b>	<b>Esclarecimento solicitado</b>	<b>RESPOSTA</b>
1.	Contrato – Subcláusula 1.2.xxxv	<p>Na definição de IRT, índice de reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio, Verbas e Garantia de Execução do Contrato, o período adotado para apuração da variação do IPCA contempla apenas 10 (dez) meses para o reajuste anual.</p> <p>A redação específica que <math>IPCA_0</math> refere-se a Maio de 2019 e <math>IPCA_1</math> refere-se ao segundo mês anterior à data de reajuste no ano contratual t.</p> <p>Entende-se que o correto seria retroagir dois meses tanto no <math>IPCA_0</math> como no <math>IPCA_t</math> de forma a contemplar um período completo de 12 (doze) meses, tal como o procedimento adotado nos Editais de Concessão da ANTT 01/2018 (Rodovia de Integração Sul) e 02/2019 (BR-101/SC).</p> <p>Assim, tendo em vista que a data base da Proposta Econômica Escrita vencedora do leilão é o mês de maio de 2019, <math>IPCA_0</math> deve ser referido ao mês de Março de 2019</p> <p>Solicita-se revisão na redação da subcláusula 1.2.xxxv</p>	<p>O entendimento não está correto.</p> <p>A data base dos orçamentos do Projeto é maio de 2019, e qualquer reajuste relativo a períodos anteriores significaria enriquecimento sem causa.</p> <p>Assim, todos os reajustes devem refletir a variação do IPCA apenas a contar maio de 2019.</p> <p>No glossário, o IRT é definido como o reajuste que será calculado com base na variação do IPCA entre Maio de 2019 e o segundo mês anterior à data de reajuste no ano contratual t, conforme a seguinte fórmula: <math>IRT = IPCA_t / IPCA_0</math> (onde: <math>IPCA_0</math> significa o número-índice do IPCA do mês de Maio de 2019, e <math>IPCA_t</math> significa o número-índice do IPCA do segundo mês anterior à data de reajuste no ano contratual t).</p> <p>Ainda, a fórmula da Cláusula 16.3.3 expressa que o reajuste será calculado mediante a multiplicação da Tarifa Básica de Pedágio pelo IRT.</p> <p>Por sua vez, a tarifa básica de pedágio é a correspondente ao valor resultante da proposta vencedora da LICITAÇÃO.</p> <p>Assim, em cada ano contratual, o reajuste será o resultado da multiplicação da tarifa básica de pedágio ofertada na licitação pela variação do IPCA de maio/2019 até o segundo mês anterior ao efetivo reajuste.</p> <p>Dessa forma, os índices do mês anterior e do mês do reajuste efetuado serão abarcados no reajuste seguinte.</p>

2.	Contrato - Subcláusula 5.1.1	<p>Tendo em vista:</p> <p>(i) a obrigatoriedade da Concessionária em manter vigentes todas as licenças, permissões e autorizações necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da CONCESSÃO, incluindo as licenças ambientais;</p> <p>(ii) a Lei Federal Nº 9985/00 (SNUC), que em seu art. 36º, estabelece que o empreendedor é obrigado a apoiar a implantação e manutenção de unidade de conservação de proteção integral, num montante não inferior a 0,5% do valor do empreendimento (§1º)</p> <p>Entendemos que este cálculo deve ser aplicado sobre o montante total do valor das obras de ampliação de capacidade e não somente sobre a duplicação dos trechos urbanos, trabalhos iniciais, restauração, edificações operacionais e edificações administrativas e de apoio operacional.</p> <p>Está correto o nosso entendimento?</p>	<p>O entendimento não está correto.</p> <p>A Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 3378, julgada pelo Supremo Tribunal Federal em 09/04/2008, Rel. Min. Carlos Ayres Brito, concluiu pela inconstitucionalidade parcial do §1º do art. 36 da Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, excluindo do texto legal a referência a um piso mínimo de 0,5%.</p> <p>Portanto a eventual compensação por significativo impacto ambiental será estabelecida de acordo com as características próprias do empreendimento, segundo análise do órgão ambiental competente, <u>observado todo o conjunto de obras a serem executados no âmbito da concessão.</u></p>
3.	Contrato Subcláusula 5.1.1.1 - Inciso v	<p>É obrigatória a obtenção e manutenção, pelo empreendedor, de todas as licenças ambientais relacionadas à CONCESSÃO. Neste sentido, se faz necessária a execução de todos os programas ambientais previstos em cada uma das Licenças, inclusive na Licença de Operação.</p> <p>Com base na Diretriz Técnica FEPAM Nº 06 de 2018, Diretriz Técnica Nº 01/2019, entre outras normativas técnicas, entendemos que é responsabilidade da concessionária prever a realização de programas ambientais da operação, tais como Programa de Monitoramento da Fauna, Programa</p>	<p>O entendimento está correto. As soluções previstas no EVTEA são apenas referenciais. É risco alocado à Concessionária a obtenção, manutenção e renovação de licenças ambientais, assim como o custo com o atendimento de todas as suas condicionantes.</p>

		de Gerenciamento de Riscos, Plano de Ação de Emergência (PGR / PAE), Programa de Monitoramento da Qualidade das Águas dos Poços Artesianos das Bases e Praças, além do SGA certificado, ainda que estes programas não tenham sido precificados no EVTEA. Está correto o nosso entendimento?	
4.	Contrato – Cláusula 6	As subcláusulas 6.3 a 6.5 referente a “Projetos” mencionam a expressão “PODER CONCEDENTE”. Solicita-se esclarecer se a aprovação dos anteprojetos e projetos executivos caberá à AGERGS, representando o Poder Concedente	A aprovação dos anteprojetos e projetos executivos de que trata a Cláusula 6 será pelo PODER CONCEDENTE. As intervenções da AGERGS previstas na minuta do Contrato estão nominalmente identificadas.
5.	Contrato Subcláusula 7.2.2.1	Estamos entendendo que as custas processuais e de apoio às desapropriações e desocupações (elaboração de laudo, cadastro, minuta de Decreto e acompanhamento de ações judiciais) integram a verba prevista de R\$ 40.102.183,06, uma vez que estes dispêndios integram os atos materiais associados à desapropriação, conforme descrito na cláusula 7.2.1.  Está correto o nosso entendimento?	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.
6.	Contrato – Subcláusulas 7.2.2.3, 14.1.2, 16.3.4, 16.3.5, 17.8	Tendo em vista o conteúdo das subcláusulas abaixo: a) Subcláusula 7.2.2.3 - Com relação à parcela de risco do Poder Concedente, correspondente aos 50% do eventual acréscimo de custos com desapropriações e desocupações que extrapolem em pelo menos 10% a verba contratualmente prevista; b) Subcláusula 14.1.2 - Com relação aos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico – RDT, menciona - se que estes recursos, quando não utilizados para os fins a que se destinam no exercício, poderão ser	O procedimento para eventual reequilíbrio da tarifa de pedágio se dará nos termos da Cláusula 20 - Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro, da Minuta de Contrato.

		<p>revertidos para a modicidade tarifária por ocasião das revisões ordinárias;</p> <p>c) Subcláusulas 16.3.4 e 16.3.5 versam sobre o arredondamento de tarifas de pedágio para múltiplos de R\$ 0,10 e os efeitos econômicos decorrentes do arredondamento que serão considerados na revisão ordinária subsequente.</p> <p>d) Subcláusula 17.8 versa sobre a parcela da receita advinda de Receita Extraordinária que será revertida à modicidade tarifária, mediante revisão ordinária da Tarifa Básica de Pedágio.</p> <p>Solicitamos esclarecer de que forma serão feitos tais repasses para o cálculo da tarifa de pedágio. Seria com metodologia similar ao “Fator C” das Concessões Federais, ou seja, apurando o montante de tais impactos e incorporando seu efeito na revisão tarifária seguinte à verificação de sua ocorrência, com base no fluxo projetado de veículos dos 12 meses seguintes? Caso contrário, favor esclarecer como se daria esse procedimento.</p>	
7.	Contrato – Subcláusula 15.1	<p>A principal fonte de Receita da Concessionária é arrecadação de pedágio nas 5 (cinco) Praças de Pedágio ao longo da RSC-287.</p> <p>Como se sabe, a rodovia BR-290 é praticamente paralela à rodovia RSC-287 e existe a expectativa que parte relevante do fluxo que atualmente se utiliza da RSC-287 migre para a BR-290, o que poderia prejudicar o projeto da Concessão.</p> <p>Por outro lado, existem Estudos em andamento para o pedagiamento da BR-290, o que traria um equilíbrio ao Sistema.</p> <p>Para efeitos de projeção de fluxo e receitas, em que data deve ser considerado o início da cobrança de pedágio na BR-290?</p>	<p>Os licitantes deverão realizar os seus próprios levantamentos e estudos para elaboração das suas Propostas Econômicas Escritas.</p> <p>O risco de demanda vinculado ao projeto está alocado ao futuro concessionário, conforme cláusula 19.2.1 do contrato.</p>

8.	Contrato, Subcláusula 16.1.6	<p>Tendo em vista que:</p> <p>a) a subcláusula 16.1.6 menciona que <i>“Para as praças de pedágio PP2 e PP3, que já se encontram em operação previamente à assinatura deste CONTRATO, a cobrança pela CONCESSIONÁRIA se dará a partir da DATA DA ASSUNÇÃO...”</i>.</p> <p>b) A resposta da Comissão Permanente de Licitações à questão nº 52, abaixo reproduzida, constante do documento disponibilizado <i>“Pedido de Esclarecimentos nº 2”</i>, acerca dos equipamentos e sistemas operacionais das praças existentes PP2 e PP3, que serão transferidos à futura concessionária <i>“Os equipamentos de nossas praças podem ter dois destinos: 1) se pertencerem a nossos prestadores de serviço, serão recolhidos no ato de hand over, conforme contratos; ou 2) se pertencentes à EGR, serão deslocados para outras praças”</i>.</p> <p>Entendemos que, para que a futura concessionária tenha condições de iniciar a operação das praças atuais PP2 e PP3 na DATA DE ASSUNÇÃO, conforme preconiza a subcláusula 16.1.6 e as premissas estabelecidas no Modelo Econômico-Financeiro para cobrança de pedágio nestas praças desde o 1º dia da concessão, torna-se necessário um prazo mínimo de 90 dias para a implantação dos novos equipamentos e sistemas operacionais em substituição aos existentes nas praças na Data de Assunção, ocasião em que os equipamentos serão devolvidos a EGR.</p> <p>Caso não seja acatada nossa proposição para permanecer com os atuais equipamentos e sistemas operacionais por um período mínimo de 90 dias, solicita-se:</p> <p>a) Com vistas à equidade entre as propostas econômicas a serem formuladas pelas licitantes, esclarecimento claro e objetivo desta douda Comissão</p>	<p>Conforme resposta à questão nº 52 ao esclarecimento 2, a partir da DATA DA ASSUNÇÃO os equipamentos das praças sob gestão da EGR poderão ter dois destinos:</p> <p>1) se pertencerem a terceiros, prestadores de serviço, serão recolhidos por ocasião da rescisão contratual a ocorrer nos termos da cláusula 8.1.4 da minuta de contrato, ou</p> <p>2) se pertencentes à EGR, serão deslocados para outras praças.</p> <p>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.</p>
----	------------------------------------	--	--

		<p>Permanente de Licitação sobre o procedimento a ser adotado de forma a iniciar a cobrança de pedágio nessas praças na Data de Assunção.</p> <p>b) Eventuais correções na planilha do Modelo Econômico Financeiro que referenciou a tarifa teto do leilão.</p>	
9.	<p>Contrato, Subcláusula 16.1.6</p>	<p>A subcláusula 16.1.6 menciona que “<i>Para as praças de pedágio PP2 e PP3, que já se encontram em operação previamente à assinatura deste CONTRATO, a cobrança pela CONCESSIONÁRIA se dará a partir da DATA DA ASSUNÇÃO...</i>”.</p> <p>Quais equipamentos e sistemas operacionais elencados abaixo serão transferidos à futura concessionária:</p> <p>a) Sistema de arrecadação – Configuração - Marca/Modelo/Tempo de uso</p> <p>b) Servidores – Configuração - Marca/Modelo/Tempo de uso</p> <p>c) Cancelas – Marca/Modelo/Tempo de uso</p> <p>d) Barreira Óptica – Marca/Modelo/Tempo de uso</p> <p>e) Teclados - Marca/Modelo/Tempo de uso</p> <p>f) PC de Pista Marca/Modelo/Tempo de uso</p> <p>g) PLC Marca/Modelo/Tempo de uso</p> <p>h) Antenas AVIs Marca/Modelo/Tempo</p>	<p>Reportamo-nos ao esclarecimento anterior.</p>
10.	<p>Contrato, Subcláusula 16.1.6</p>	<p>Para as praças de pedágio PP2 e PP3, solicita-se disponibilizar Planta Baixa das praças de pedágio com as informações de infraestrutura e eletrodutos para dados e energia elétrica</p>	<p>Disponibilizamos a planta da praça PP2 no <i>Data Room</i> no site: <a href="https://www.estado.rs.gov.br/separ-data-room-287">https://www.estado.rs.gov.br/separ-data-room-287</a>.</p> <p>Para outras informações, fica facultada a realização de visitas técnicas previstas no Item 4 do Edital.</p>
11.	<p>Contrato – Subcláusula 16.3.3</p>	<p>A redação da fórmula como apresentada para o Reajuste contratual, indica que o <i>IQD</i> teria participação de 10% do total da tarifa de pedágio, gerando incertezas ao Concessionário, o que pode vir a impactar a tarifa de pedágio.</p>	<p>A regra para o reajuste da TARIFA DE PEDÁGIO é a disposta na Minuta de Contrato, a qual foi homologada pelos órgãos competentes.</p> <p>O impacto máximo do IQD, caso todos os indicadores de qualidade restem zerados, será de 10% sobre a tarifa total,</p>

		<p>Sugere-se que a fórmula seja alterada de forma a deixar mais claro que o peso do IQD se limita à participação de 10% no índice de reajuste inflacionário – e não na tarifa sobre o todo, com a fórmula indicando:</p> $\text{Tarifa de Pedágio}_t = \text{Tarifa Básica de Pedágio} \times \text{IRTQ}_t \times (A - D + E)$ <p>Sugere-se incluir também a seguinte definição no item 1.2 do Contrato de Concessão:</p> <p>IRTQ: índice de reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio, verbas e Garantia de Execução do Contrato impactado pelo Índice de Qualidade de Desempenho, calculado com base na aplicação do IQD sobre 10% (dez por cento) da variação inflacionária nos 12 meses considerados para a revisão tarifária.</p> <p>Ou seja, restando claro que no IRTQ, o IQD se aplicaria apenas sobre a variação inflacionária do último ano, em 10% deste índice, a partir da seguinte fórmula:</p> $\text{IRTQ}_t = \text{IRT}_t \times 90\% + (\text{IRT}_t / \text{IRT}_{t-1}) \times 10\% \times \text{IQD}$	<p>sendo que tal redução não é carregada para os períodos subsequentes, visto que o IRT incide sempre sobre a TBP de maio de 2019.</p>
12.	<p>Contrato – Subcláusula 19.2.34</p>	<p>Na subcláusula 19.2.34 são alocados como riscos da concessionária “<i>custos referentes ao consumo de energia dos sistemas elétricos e de iluminação, relativos aos trechos previstos na concessão</i>”.</p> <p>Entretanto, no “Relatório de Respostas à Consulta Pública” desta concessão, para as Contribuições nº 185 e nº 261, consta a seguinte resposta:</p>	<p>As licitantes deverão considerar os custos referentes ao consumo de energia dos sistemas elétricos e de iluminação relativos aos trechos previstos na concessão, inclusive passarelas e intersecções que a compõem.</p> <p>A Concessionária é responsável pela manutenção e pelos custos de consumo de energia dos sistemas elétricos e de iluminação existentes e novos, pertencentes ao sistema rodoviário.</p>

		<p>“Os custos de energia elétrica não foram considerados para vias, passarelas e interseções do trecho. O custo apresentado nas despesas operacionais refere-se às edificações operacionais. Para os sistemas de iluminação descritos na questão, foi considerado apenas a monitoração, conservação e manutenção dos sistemas elétricos e de iluminação. Inobstante, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema”</p> <p>Solicita-se esclarecer e fundamentar como deverá ser adotado pelas licitantes.</p>	
13.	Contrato – Item 19.3.11	<p>Em vistorias recentes realizadas no sistema rodoviário, constatou-se uma acelerada deterioração das condições do pavimento, com relação ao levantamento da Classificação expedida dos segmentos homogêneos (LVC) realizado pelo CPR (Centro de Pesquisas Rodoviárias do DAER), a pedido da Secretaria Extraordinária de Parcerias (SEPAR), em 10/09/2020.</p> <p>De acordo com o Estudo de Viabilidade providenciado (pág. 15), tem-se que a partir da publicação do edital o risco de deterioração acentuada da rodovia é alocado ao Estado; por outro lado, a Cláusula 19.3.11, aloca como risco do Poder Concedente as “alterações nas condições do Sistema Rodoviário” entre a data de entrega da PROPOSTA e a DATA DE ASSUNÇÃO”.</p> <p>Com base no acima exposto, favor confirmar se os Licitantes devem valorar as intervenções necessárias ao pavimento, com base na situação à época da entrega da Proposta, ou se ater às condições apresentadas no levantamento da Classificação expedida dos segmentos homogêneos (LVC) realizado pelo CPR (Centro de Pesquisas Rodoviárias do</p>	<p>Conforme Itens 3.3 e 3.4 do Edital, os licitantes deverão realizar os seus próprios levantamentos e estudos para elaboração das suas Propostas Econômicas Escritas.</p> <p>3.3. As <b>CONCORRENTES</b> são responsáveis pela verificação e validação de todos os dados e informações sobre a <b>CONCESSÃO</b>, cabendo-lhes, ainda, arcar com todos os custos e despesas referentes às providências necessárias à elaboração de suas <b>PROPOSTAS ECONÔMICAS ESCRITAS</b>, bem como à participação na <b>LICITAÇÃO</b>.</p> <p>3.4. As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados disponibilizados pelo <b>CONCEDENTE</b> foram realizados e obtidos exclusivamente para verificar a viabilidade da <b>CONCESSÃO</b>. Não apresentam qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do <b>CONCEDENTE</b> perante os <b>CONCORRENTES</b> ou perante a <b>CONCESSIONÁRIA</b>.</p>



		DAER), a pedido da Secretaria Extraordinária de Parcerias (SEPAR), em 10/09/2020.	Portanto, as licitantes deverão considerar as condições do Sistema Rodoviário à época da apresentação de suas Propostas Econômicas Escritas.
14.	Contrato – Item 20.1.3.vi	A modelagem de tráfego realizada indica um grande potencial de migração do tráfego após a implantação das 5 praças de pedágio na RSC-287, principalmente via RS-244. Os licitantes podem considerar em suas propostas que se o fluxo nestas vias – na seção próxima à RSC-287 – crescer em mais de 30%, será autorizada a implantação de cabines de bloqueio na saída da RSC-287, com a arrecadação destes bloqueios sendo destinada à modicidade tarifária, após descontados os custos de operação e implantação destes bloqueios?	O entendimento não está correto. Eventuais solicitações de alteração de localização das praças deverão obedecer ao disposto no item 3.4.6 do PER.
15.	Contrato – Anexo 5 – Item 3.1	Na redação do item 3.1 do Anexo 5 menciona-se “O <b>ACRÉSCIMO DE REEQUILÍBRIO</b> apurado pelo FATOR A consiste no acréscimo percentual ao valor da TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO prefixado na TABELA II decorrente da antecipação do prazo de <b>entrega das Obras de Ampliação</b> previstas no PER, quando autorizada pelo Poder Concedente” (grifo nosso). Solicita-se revisão na redação, substituindo-se a expressão “entrega das Obras de Ampliação” por “entrega das Obras de Ampliação e Melhorias”, tal como consta na definição de Acréscimo de Reequilíbrio constante da subcláusula 1.2 (i) do contrato.	Está correto o entendimento, notadamente em razão do disposto na Cláusula 1.3.3 da Minuta do Contrato: <b>1.3.3. No caso de divergência entre o CONTRATO e os ANEXOS, prevalecerá o disposto no CONTRATO.</b> Portanto, no item 3.1 do Anexo 5 da minuta do Contrato entenda-se “O <b>ACRÉSCIMO DE REEQUILÍBRIO</b> apurado pelo FATOR A consiste no acréscimo percentual ao valor da TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO pré-fixado na TABELA II decorrente da antecipação do prazo de entrega das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias previstas no PER, quando autorizada pelo Poder Concedente”.
16.	Contrato – Anexo 5 – Item 3.2	Na redação do item 3.2 do Anexo 5 menciona-se: “O <b>ACRÉSCIMO DE REEQUILÍBRIO</b> será aplicado junto ao <b>DESCONTO DE REEQUILÍBRIO</b> na revisão ordinária imediatamente subsequente ao recebimento da <b>totalidade das obras de duplicação</b> pelo PODER CONCEDENTE, nos termos do CONTRATO e do PER” (grifo nosso).	Está correto o entendimento, notadamente em razão do disposto na Cláusula 1.3.3 da Minuta do Contrato: <b>1.3.3. No caso de divergência entre o CONTRATO e os ANEXOS, prevalecerá o disposto no CONTRATO.</b>

		Solicita-se revisão na redação, substituindo-se a expressão “totalidade das obras de duplicação” por “totalidade da obra de ampliação e/ou melhoria antecipada”.	No Item 3.2 do Anexo 5 da minuta do Contrato entenda-se “O <i>ACRÉSCIMO DE REEQUILÍBRIO</i> será aplicado junto AO <i>DESCONTO DE REEQUILÍBRIO</i> na revisão ordinária imediatamente subsequente ao recebimento da totalidade das obras de ampliação de Capacidade e Melhorias pelo <i>PODER CONCEDENTE</i> , nos termos do <i>CONTRATO</i> e do <i>PER</i> ’.
17.	PER – Item 3.1.1	No escopo dos Trabalhos Iniciais do item 3.1.1, especificamente no item 4, tem-se a seguinte redação: “ <i>Reparos localizados nos segmentos em que os acostamentos pavimentados encontram-se em más condições funcionais ou com alta frequência de defeitos</i> ”. Solicita-se especificar, de forma objetiva, os parâmetros a serem considerados como limitantes para definir a má condição funcional e a alta frequência de defeitos.	O acostamento será considerado em má condição funcional quando houver prejuízo ao conforto do rolamento ou à segurança do usuário. A alta frequência de defeitos será considerada conforme definido pela norma DNIT 008/2003 – PRO.
18.	PER – Item 3.1.2	No Escopo de Recuperação, item 1, é requerida a complementação de barreiras, defensas, atenuadores, inclusive com a substituição e adequação às normas mais atualizadas dos dispositivos preexistentes. De acordo com a NBR 15.486, esta norma é aplicada em novos projetos de implantação e, portanto, não há obrigatoriedade de substituir os elementos existentes que estejam em boas condições de uso. Está correto o nosso entendimento? Caso negativo, favor fundamentar a obrigatoriedade e a necessidade de substituição	O entendimento está correto. A concessionária deverá atender os parâmetros do PER.
19.	PER – Item 3.1.3	O site do DAER-RS disponibiliza um cadastro atualizado de todas as Obras de Arte Especiais (tais como pontes, viadutos, passarelas e túneis) que integram a malha rodoviária do RS de circunscrição Federal e Estadual.  Ainda de acordo com o site, “ <i>as Obras de Arte Especiais Estaduais de administração do DAER são avaliadas periodicamente, por meio do programa de vistorias rotineiras,</i>	O entendimento está correto.

		<p><i>a fim de aumentar a sua vida útil e preservar a segurança de quem transita nelas. Além dos engenheiros da Superintendência de Obras de Arte Especiais (SOA), vinculada à Diretoria de Infraestrutura Rodoviária, 17 superintendentes regionais e suas equipes realizam esse trabalho”.</i></p> <p>Assim, entendemos que a informação constante neste cadastro do DAER referente ao Trem Tipo atual das obras de arte especiais que integram o lote de concessão deve ser considerada para fins de avaliação da necessidade ou não de sua adequação ao TB-45.</p> <p>Está correto o nosso entendimento?</p>	
20.	PER - Item 3.1.3	<p>Esclarecer em quais obras de arte especiais existentes, que já se encontram no padrão TB-45, deverão ser implantadas Lajes de Transição.</p>	<p>A concessionária deve implantar as lajes de transição nos locais onde sejam necessárias para atender os parâmetros do PER. As licitantes deverão realizar seus próprios levantamentos para atendimento de todos os parâmetros previstos no PER.</p>
21.	PER - Item 3.1.3	<p>No rodapé dos Escopos de Trabalhos Iniciais, Recuperação e Manutenção das Obras de Arte Especiais, consta a redação: <i>“Para Parâmetro de Desempenho com metas crescentes, a concessionária deverá manter para os anos subsequentes, o último indicador”.</i></p> <p>Entende-se que, de acordo com o "Manual de Inspeção de Pontes Rodoviárias" os indicadores são as notas das inspeções e as Ações corretivas são as citadas neste mesmo manual.</p> <p>Está correto o nosso entendimento?</p>	<p>O entendimento não está correto. Devem ser seguidos os indicadores apresentados no quadro do item 3.1.3 – Obras de Arte Especiais do PER.</p>
22.	PER - Item 3.1.3	<p>No Escopo de Manutenção das Obras de Arte Especiais, item 2, menciona-se a adequação das OAE´s existentes ao TB-45, durante esta fase de Manutenção.</p> <p>Entretanto, a tabela correlata com os prazos de atendimento, considera a adequação na fase de recuperação (até 84 meses).</p>	<p>Conforme consta no PER a adequação das obras de arte deverá ser concluída até o 84º mês da concessão.</p>

		Solicitamos esclarecimento sobre a fase em que deverão ser executados estes serviços e a confirmação do prazo de 84 meses.	
23.	PER- Item 3.1.3 Tabela com os prazos de atendimento	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. De forma a manter maior segurança na operação, maior fluidez e menor impacto na trafegabilidade da rodovia, uma vez os serviços ocorrerão num sistema de pare e siga nos locais onde as duplicações não estejam implantadas, entendemos que, caso tenhamos obras de ampliação no segmento no qual a OAE esteja inserida, essas adequações poderão ser feitas concomitantemente as obras de ampliação e melhoria. Está correto o nosso entendimento?	O entendimento está correto, desde que ocorram no prazo especificado no PER.
24.	PER - Item 3.1.6.	No Escopo de Trabalhos Iniciais do item 3.1.6 do PER, item 11, menciona-se que deverão ser implantadas cercas nos padrões regulamentados pelo DAER, seguindo o padrão DNIT. Entende-se que na implantação das cercas, os mourões de madeira ou concreto serão assentados com espaçamento a cada 3 m e com 4 fios de arame farpado. Está correto o nosso entendimento?	O entendimento não está correto. As cercas devem seguir o padrão da norma DAER-ES-OC 01/91 com 5 fios e espaçamento de 3,0m, conforme item 3.1.6 do PER.
25.	PER - Item 3.1.6.	O PER estabelece que todas as cercas deverão ser reposicionadas, complementadas e recuperadas no prazo máximo de 12 meses. Entretanto, na modelagem econômico-financeira do EVTEA (arquivo "C-2013_287_TI e Restauração"), a implantação destes dispositivos extrapola o prazo estipulado de Trabalhos Iniciais (12 meses), se estendendo durante toda a fase de Recuperação (180 meses).	O prazo correto é o que consta no PER.

		Neste sentido, devemos considerar o prazo de 180 meses para reposicionar, complementar e recuperar todas as cercas?	
26.	PER - Item 3.1.6.	Nos Escopos de Trabalhos Iniciais (item 16), Recuperação (item 7) e Manutenção (item 12), entende-se que a regularização dos acessos particulares é obrigação do beneficiário do acesso, o qual deverá seguir o Manual de Autorização para construção de Acessos a rodovias estaduais do DAER, Está correto nosso entendimento?	<p>O entendimento está correto.</p> <p>O procedimento é regrado pelo item 3.1.6:</p> <p>16. Quando a regularização de acessos particulares for possível e desejada por seus responsáveis, <b>os mesmos deverão apresentar solicitação de projeto</b> de acesso particular, com as alterações necessárias.</p>
27.	PER – Item 3.1.8	<p>No Escopo dos Trabalhos Iniciais, item 4, consta a redação: <i>“Recuperação integral de todos os sistemas elétricos e de iluminação, de responsabilidade do DAER, existentes ao longo da Rodovia, nos acessos, trevos, entroncamentos, OAEs, inclusive passarelas, e nas edificações operacionais, a ser executada de forma a manter as características originalmente existentes”</i></p> <p>No Escopo dos Trabalhos Iniciais, item 10, consta a redação: <i>“O consumo de energia dos sistemas elétricos e de iluminação, relativos aos trechos previstos na concessão, estará a cargo da concessionária”.</i></p> <p>Entendemos que, na redação do item 10, onde se lê “trechos previstos da concessão”, entende-se que caberá à concessionária o encargo com consumo dos sistemas elétricos e de iluminação discriminados no item 4. Está correto nosso entendimento?</p>	<p>O entendimento não está correto. Conforme definido no Item 3.1.8 do PER, nº 10: O consumo de energia dos sistemas elétricos e de iluminação, relativos aos trechos previstos na concessão, estará a cargo da concessionária.</p>

28.	PER – Item 3.2.1	<p>Para as obras listadas no item 3.2.1 do PER (Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias – constantes das Tabelas 2 a 13), o EVTEA não previu a implantação de sistemas elétricos e de iluminação nas mesmas. Entende-se, portanto, que tais sistemas não serão exigidos quando de sua implantação. Está correto nosso entendimento?</p>	<p>O entendimento não está correto. A implantação de sistemas elétricos e de iluminação foi prevista no EVTEA para interseções, marginais e passarelas, conforme documento “C-2013_287_Memórias-R00”, na aba “planilha”, linha 188, disponível no site <a href="https://www.estado.rs.gov.br/separ-data-room-287">https://www.estado.rs.gov.br/separ-data-room-287</a>.</p>
29.	PER – Item 3.2.1	<p>Nas Tabelas 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 12 referentes às Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do item 3.2.1, na coluna “Ano de Implantação”, alguns investimentos estão diluídos no prazo de 2 anos de implantação. Entendemos que, face às ínfimas extensões diluídas em 2 anos, devemos considerar para efeito de aceitação das obras o último ano previsto para cada segmento. Está correto nosso entendimento?</p>	<p>O entendimento está correto.</p>
30.	PER – Itens 3.2.1.2 e 3.2.4.3	<p>No preâmbulo do item 3.2.1.2, bem como na redação do subitem 3.2.4.3 (Parâmetros Técnicos), menciona-se que a adequação de pontos de parada de ônibus deverá seguir o padrão utilizado no Manual de Instruções para Sinalização Rodoviária (2013) do DAER. Estamos entendendo que os pontos de parada a serem adequados são aqueles que forem afetadas pelas obras de duplicação, permanecendo os demais pontos de parada existentes com sua configuração atual. Pergunta-se: a) Está correto o nosso entendimento? b) Caso negativo, com vistas à equidade entre as propostas a serem elaboradas pelos licitantes, favor listar os locais que deverão ser considerados.</p>	<p>O entendimento está correto. Conforme item 3.2.1.2 do PER , as obras de melhorias relativas à trechos urbanos e rurais serão concomitantes às duplicações previstas nos trechos coincidentes, de acordo com a localização e os quantitativos indicados.</p>

31.	PER – Item 3.2.1.2	<p>No item 3.2.1.2, Tabela 5 (Melhorias em Acessos), o Acesso_9-L.D, km 46,60 conflita com a localização da futura praça de pedágio PP 01 – km 47+000.</p> <p>Entendemos que o acesso no km 46,60 não deverá ser executado neste local devido à implantação da praça / garrafão nesta localidade.</p> <p>Solicita-se esclarecimento quanto ao procedimento a ser adotado</p>	<p>Todos os acessos previstos no PER deverão ser adequados. Eventuais mudanças deverão ser submetidas à aprovação do Poder Concedente.</p>
32.	PER – Item 3.2.1.2	<p>No item 3.2.1.2, Tabela 5 (Melhorias em Acessos), a adequação do Acesso_31-L.D, km 99,57 constava da Minuta do PER da Consulta Pública, devido à previsão de obras de duplicação no subtrecho em questão.</p> <p>Entretanto, com a duplicação já implantada pelo governo estadual no segmento do km 97,5 ao km 101,2, eliminou-se a necessidade de adequação deste acesso.</p> <p>Está correto nosso entendimento quanto ao possível erro material detectado?</p>	<p>Todos os acessos previstos no PER deverão ser adequados, inclusive por conta de incremento futuro de demanda, como no caso em tela.</p>
33.	PER –Item 3.2.1.2	<p>De acordo com o item 3.2.1.2 do PER, os acessos listados na Tabela 5 deverão ser adequados entre os 2º e 7º anos de concessão.</p> <p>Entendemos que as melhorias nestes acessos poderão ocorrer concomitantemente à implantação das obras de duplicações do 1º ciclo de investimentos nos trechos urbanos e rurais, uma vez que o projeto de duplicação a ser implantado posteriormente poderá impactar no acesso já adequado, tornando esta adequação ineficaz.</p> <p>Está correto o nosso entendimento?</p>	<p>O entendimento está correto.</p> <p>Em qualquer hipótese, deve ser obedecido o prazo especificado no PER.</p>
34.	PER – Item 3.2.1.2	<p>No item 3.2.1.2, Tabela 7 (Rotatória Alongada), a implantação do dispositivo nº 12 no km 176+500 está prevista no Ano 3, porém a duplicação deste subtrecho está prevista para a data de atingimento de VDMeq=18.000 ou Ano 21, o que ocorrer primeiro.</p>	<p>O entendimento não está correto.</p> <p>A rotatória alongada deve ser implantada no prazo determinado no item 3.2.1.2 do PER, devendo ser preservada no momento da duplicação. A solução técnica a ser adotada é de responsabilidade da concessionária.</p>

		<p>Entendemos que houve um erro material e este dispositivo deverá ser executado concomitantemente à implantação das obras de duplicação. Pergunta-se:</p> <p>a) Está correto o nosso entendimento?</p> <p>b) Caso não esteja correto, devemos implantar o dispositivo numa configuração de pista simples e quando da duplicação o mesmo será excluído ou adequado à configuração da duplicação?</p>	
35.	PER – Item 3.2.1.2	<p>No item 3.2.1.2, Tabela 7 (Rotatória Alongada), a implantação do dispositivo nº 17 no km 213,00 está prevista no Ano 4, porém a duplicação deste subtrecho está prevista para a data de atingimento de VDMeq=18.000 ou para os Anos19 e 20, o que ocorrer primeiro.</p> <p>Entendemos que houve um erro material e este dispositivo deverá ser executado concomitantemente às obras de duplicação. Pergunta-se:</p> <p>a) Está correto o nosso entendimento?</p> <p>b) Caso não esteja correto, devemos implantar o dispositivo numa configuração de pista simples e quando da duplicação o mesmo será excluído ou adequado à configuração da duplicação?</p>	<p>O entendimento não está correto.</p> <p>A rotatória alongada deve ser implantada no prazo determinado no item 3.2.1.2 do PER, devendo ser preservada no momento da duplicação. A melhor solução técnica a ser adotada é de responsabilidade da concessionária.</p>
36.	PER – Item 3.2.1.2	<p>No item 3.2.1.2, Tabela 7 (Rotatória Alongada), a implantação do dispositivo nº 18 no km 219,60 está prevista no Ano 5, porém a duplicação deste subtrecho está prevista para a data de atingimento de VDMeq=18.000 ou para os Anos19 e 20, o que ocorrer primeiro.</p> <p>Entendemos que houve um erro material e este dispositivo deverá ser executado concomitantemente às obras de duplicação. Pergunta-se:</p> <p>a) Está correto o nosso entendimento?</p> <p>b) Caso não esteja correto, devemos implantar o dispositivo numa configuração de pista simples e</p>	<p>O entendimento não está correto.</p> <p>A rotatória alongada deve ser implantada no prazo determinado no item 3.2.1.2 do PER, devendo ser preservada no momento da duplicação. A melhor solução técnica a ser adotada é de responsabilidade da concessionária.</p>



		quando da duplicação o mesmo será excluído ou adequado à configuração da duplicação?	
37.	PER – Item 3.2.1.2	<p>No item 3.2.1.2, Tabela 8 (Retornos em Nível), o Retorno em Nível nº 2 solicitado no km 46,68 conflita com a implantação da futura praça de pedágio. PP1, km 47+000.</p> <p>Entendemos que o retorno no km 46,68 não deverá ser executado neste local devido à implantação da praça / garrafão nesta localidade.</p> <p>Há também o desconforto e insatisfação do usuário por precisar pagar duas vezes o pedágio para executar este retorno.</p> <p>Solicita-se esclarecimento quanto ao procedimento a ser adotado</p>	<p>Todos os acessos previstos no PER deverão ser adequados. Eventuais mudanças deverão ser requerida para aprovação pelo Poder Concedente.</p>
38.	PER 3.2.1.2 Tabela 8	<p>No item 3.2.1.2, Tabela 8 (Retornos em Nível), o Retorno em Nível nº 9 solicitado no km 179,70 está previsto no Ano 4, porém a duplicação deste subtrecho está prevista para a data de atingimento de VDMeq=18.000 ou para os Ano 20 e 21, o que ocorrer primeiro.</p> <p>Entendemos que houve um erro material e este dispositivo deverá ser executado concomitantemente às obras de duplicação. Pergunta-se:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Está correto o nosso entendimento?</li> <li>Caso não esteja correto, devemos implantar o dispositivo numa configuração de pista simples e quando da duplicação o mesmo será excluído ou adequado à configuração da duplicação?</li> </ol>	<p>O entendimento não está correto.</p> <p>O retorno em nível mencionado está localizado em trecho urbano, e será duplicado no ano 4, conforme item 3.2.1.1.1, tabela 2 do PER.</p>
39.	PER – Item 3.2.1.2	<p>No item 3.2.1.2, Tabela 8 (Retornos em Nível), não há previsão de implantação de retornos operacionais (um em cada sentido) antes de cada praça de pedágio.</p>	<p>O entendimento está correto.</p> <p>Todavia, a concessionária deverá providenciar solução técnica que não prejudique a operação e segurança junto às praças de pedágio.</p>

		Entendemos, assim, não ser necessária a implantação desses retornos operacionais em nível, sendo, 1 retorno por sentido, imediatamente antes das praças de pedágio. Nosso entendimento está correto?	
40.	PER - Item 3.2.4.4	Conforme item 3.2.4.4 do PER (Projetos), as obras deverão ser projetadas e executadas conforme normas e especificações adotadas pelo DAER. A normativa "IS-113-13" versa sobre os gabaritos a serem seguidos para as seções de OAE conforme classe da rodovia. Desta forma entendemos que tanto as OAE's novas como as OAE's a serem alargadas deverão ter seção transversal mínima de 12,00m, sendo 2 faixas de 3,60m + 1 refúgio de 1,5m + 2,5m de acostamento + 2 guarda rodas de 0,40m, totalizando 12,00m. Está correto o nosso entendimento?	O entendimento está correto.
41.	PER – Item 3.2.4.4	Conforme item 3.2.4.4 do PER (Projetos), devemos seguir as normativas e instruções de projetos do DAER. O Manual de Autorização para construção de Acessos a rodovias estaduais do DAER, item 12.2 b), define que o distanciamento mínimo entre os pontos mais próximos de um acesso e um posto de pesagem, de pedágio ou de Polícia Rodoviária, deve ser de 1.000 metros. Neste sentido, estamos entendendo que: (a) para as futuras instalações os licitantes deverão considerar soluções como a construção de vias locais de modo a deslocar os acessos existentes dentro deste raio de ocupação? (b) se for obrigatório, no caso das edificações existentes tais como as praças de Pedágio P2 e P3, qual prazo será concedido pelo Poder Concedente para a regularização destas distâncias? Está correto o nosso entendimento?	O entendimento (a) está correto. Quanto ao tópico (b) o prazo está previsto no PER no item 3.4.6.

42.	PER – Item 3.2.4.4	<p>Solicitamos confirmar se, para o dimensionamento dos pavimentos, quando da aprovação dos projetos executivos, será exigida a análise mecanicista das estruturas dimensionadas, visto que, em análise da estrutura apresentada no EVTEA, a solução adotada não parece satisfatória quando avaliada pelas tensões, deformações e deslocamentos admissíveis.</p> <p>Em caso de ser requisito de aprovação do projeto, quais modelos de fadiga são recomendados pelo órgão aprovador dos projetos para o cálculo dos parâmetros admissíveis?</p>	<p>As premissas e critérios técnicos não estão fixados. A concessionária deverá usar os modelos de desempenho que julgar mais adequados para o projeto dos pavimentos e para a posterior manutenção dos indicadores de desempenho do pavimento, atendendo aos parâmetros previstos no PER.</p>
43.	PER – Item 3.3.3	<p>No escopo de conservação das OAEs são citados, no geral, somente serviços de pequenas dimensões.</p> <p>Porém, entende-se que devido ao prazo de concessão e da idade das OAEs existentes, a durabilidade ao longo do tempo é comprometida de tal forma a serem necessárias intervenções de maiores dimensões e complexidade.</p> <p>Situações mais complexas serão objeto de reequilíbrio a favor da concessionária? Caso negativo, favor esclarecer e fundamentar.</p>	<p>O entendimento não está correto.</p> <p>Nos termos da Cláusula 19.2.9 da Minuta de Contrato os custos excedentes relacionados às obras e aos serviços objeto da CONCESSÃO, são alocados à CONCESSIONÁRIA, exceto nos casos previstos na Cláusula 19.3.</p>
44.	PER – Item 3.4.1	<p>No Escopo 2, Parâmetros Técnicos, menciona-se as obrigações da concessionária junto ao PODER CONCEDENTE. Pergunta-se: Pela expressão PODER CONCEDENTE entende-se Secretaria de Logística e Transportes ou AGERGS ou DAER?</p>	<p>Conforme definido na Seção I - Preâmbulo da minuta do Contrato, é o Estado do Rio Grande do Sul, por intermédio da Secretaria de Logística e Transportes.</p>
45.	PER – Itens 3.4.3 3.4.3.3.	<p>Nos Parâmetros Técnicos menciona-se as obrigações da concessionária junto ao PODER CONCEDENTE. Pergunta-se: Pela expressão PODER CONCEDENTE entende-se AGERGS?</p>	<p>Conforme definido na Seção I - Preâmbulo da minuta do Contrato, é o Estado do Rio Grande do Sul, por intermédio da Secretaria de Logística e Transportes.</p>
46.	PER – Item 3.4.3.4.	<p>Sugerimos que os itens de impressão das notificações de infração e, posteriormente, das notificações de penalidade conforme a seguir:</p>	<p>A impressão das notificações de infração e de penalidades, nos termos do PER, serão de responsabilidade da concessionária.</p> <p>A quantidade medida de autuações verificadas no período entre janeiro de 2019 e julho de 2019 nos pardais localizados em Vera Cruz (km 135+500) e Candelária (km 135+950) foi de, em</p>

		<p>(a) "Imprimir a notificação de infração, após a validação das imagens pelo DAER/RS, com a distorção e/ou encobrimento da região do para-brisas do veículo, para garantir a privacidade de seus ocupantes;" e</p> <p>(b) "Imprimir a notificação de penalidade, após a solicitação do DAER/RS, com a distorção e/ou encobrimento da região do para-brisa do veículo, para garantir a privacidade de seus ocupantes;"; sejam retirados do escopo de serviços da Concessionária referentes ao Sistema de Controle de Velocidade.</p> <p>(c) caso a Concessionária seja considerada responsável por estes serviços, sugerimos que seja informada uma média da quantidade de impressões a serem realizadas por mês, para que os custos desta natureza possam ser estimados.</p>	<p>média, 29 e 15 autuações por dia, respectivamente. Quanto às 3 lombadas eletrônicas existentes (km 139+860, km 156+930 e 179+590), a média de autuações no ano de 2019 foi de 10 ao dia, somados os três equipamentos.</p>
47.	PER – Item 3.4.4.6	<p>No Escopo do item 3.4.4.6 consta a obrigação da concessionária desenvolver um estudo de implantação e operação de pontos de apoio e parada para os usuários da Rodovia, incluindo o cronograma de implantação de obras e atividades.</p> <p>Entendemos que nos moldes dos recentes Editais da ANTT, que a obrigação da Concessionária se limita ao referido Estudo – não incluindo a obrigação da implantação de pontos de apoio, ou outras estruturas.</p> <p>Está correto nosso entendimento?</p>	<p>O entendimento está correto.</p>
48.	PER – Item 3.4.6	<p>Em Escopo, Parâmetros Técnicos e Parâmetros de Desempenho menciona-se diversas vezes as obrigações da concessionária junto ao PODER CONCEDENTE. Pergunta-se: Pela expressão PODER CONCEDENTE entende-se Secretaria de Logística e Transportes ou AGERGS ou DAER?</p>	<p>Conforme definido na Seção I - Preâmbulo da minuta do Contrato, é o Estado do Rio Grande do Sul, por intermédio da Secretaria de Logística e Transportes.</p>

49.	PER – Item 3.4.6.	Considerando que as praças de Pedágio PP2 (Venâncio Aires) e PP3 (Candelária) não atendem aos parâmetros requeridos no PER, e que serão operadas pela nova SPE desde a Data de Assunção, entendemos que os Parâmetros Técnicos, Parâmetros de Desempenho e Prazo para implantação e operacionalização do Escopo do Item 3.4.6 do PER serão exigíveis apenas ao final da fase de trabalhos iniciais. Está correto nosso entendimento? Caso negativo, favor esclarecer a partir de qual data serão exigíveis.	O entendimento está correto.
50.	PER – Item 3.4.8.	Nos Parâmetros de Desempenho do item 3.4.8 do PER cita-se: <i>“Qualquer balança não deverá sofrer paralisação superior a 120 horas por ano, exceto se por determinação da DAER/RS”</i> , Entendemos que não serão consideradas para efeito de atendimento a este índice paralisações que não sejam de responsabilidade da Concessionária, bem como serviços que tenham como objetivo garantir o funcionamento dos equipamentos, como os períodos de aferições obrigatórias ou manutenções preventivas. Está correto nosso entendimento?	O entendimento não está correto. A soma do tempo de todas e quaisquer interrupções não poderão ultrapassar 120 horas por ano, exceto se por determinação do DAER/RS.
51.	PER – Item 3.4.10	Para os Postos da Polícia Rodoviária Estadual, solicitamos esclarecer a área mínima, coberta ou descoberta, para apreensão de veículos nos pátios das PREs.	Conforme item 3.4.10 do PER os postos operacionais da PRE deverão ter área de 200m2 para estacionamento com pavimento flexível, sendo 50m2 com cobertura simples.
52.	PER – Item 3.4.10	Face à demolição do Posto PRE no km 44+590 (Taquari), prevista no item 3.4.10 do PER, solicita-se informação sobre a localização a ser considerada pelos licitantes para implantação do novo Posto PRE	O Posto da PRE apenas será deslocado para a lateral da pista duplicada. Os diagramas unifilares já disponibilizados indicam o local sugerido.

53.	PER – Item 4.2.1	<p>Com relação aos Relatórios de Monitoração do Pavimento do item 4.2.1 do PER, solicita-se informar:</p> <p>a) Metodologia a ser adotada para avaliação da aderência do pavimento</p> <p>b) A concessionária deverá considerar somente os pontos críticos de acordo com relatório de acidentes ou a avaliação deverá ser feita de forma contínua ao longo da rodovia?</p>	<p>A metodologia deverá obedecer as normas técnicas em vigor, ficando a cargo da concessionária.</p> <p>A avaliação deve ser feita ao longo de toda a via, incluindo os pontos de críticos de acidentes.</p>
54.	PER - Item 4.2.3	<p>Os Relatórios de Monitoração de Obras-de-arte Especiais exigidos devem contemplar além da inspeção cadastral e rotineira, as inspeções dos tipos especial, extraordinária e intermediária, conforme o "Manual de Inspeção de Pontes Rodoviárias" do DNIT.</p> <p>Está correto o nosso entendimento?</p>	<p>O entendimento está correto.</p>
55.	PER - Item 7	<p>O Apêndice D do PER traz o registro de Inventário de Ocupações Irregulares na Faixa de Domínio com apenas 09 (nove) registros.</p> <p>Com base nos Decretos do DAER, que estabelecem os limites da faixa de domínio e, após vistoria de campo realizada em outubro/ 2020, foi possível identificar 71 ocupações irregulares na faixa de domínio.</p> <p>Solicitamos que seja confirmado este quantitativo atualizado de desocupações, bem como proceder à revisão na redação do Apêndice D do PER.</p>	<p>Os estudos de viabilidade são apenas referenciais. As licitantes deverão realizar seus próprios levantamentos para atendimento de todos os parâmetros previstos no PER.</p>
56.	PER – Item 7	<p>Na implantação das futuras Bases Operacionais / SAU, a concessionária poderá adotar como modelo as atuais configurações existentes nas praças de pedágio PP2 e PP3?</p>	<p>Cumpra à CONCESSIONÁRIA elaborar os projetos das futuras Bases Operacionais do Serviço de Atendimento ao Usuário segundo os Parâmetros Técnicos definidos no PER (Item 3.4.4).</p>