GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

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

(A) CONTRIBUIÇÕES TÉCNICAS – EDITAL 1
(B) CONTRIBUIÇÕES TÉCNICAS - CONTRATOS 23
(C) CONTRIBUIÇÕES TÉCNICAS – PER 82
(D) ANEXOS DO PER 130
(E) FAVORÁVEIS 137
(F) PRAÇA DE PEDÁGIO NA QUARTA COLÔNIA 148
(G) RSC 400 (foram agrupadas as contribuições de idêntico conteúdo) 162
(H) INCLUSÃO DA FAIXA DE CAMOBI (foram agrupadas as contribuições de idêntico conteúdo) 198
(I) ASSUNTOS DIVERSOS RSC-287 249
(J) CONTRÁRIOS E VALOR DO PEDÁGIO 302

(A) CONTRIBUIÇÕES TÉCNICAS – EDITAL

Contribuição nº 168

Item

Item 12.10.3 da Minuta de Edital

Contribuição

O edital exige que a Licitante comprove Patrimônio Líquido de R$ 227.668.139,28. Entendemos que esta solicitação de patrimônio líquido mínimo não contribui para a verificação da capacidade da licitante em fazer os investimentos previstos no edital. Existem diferentes instrumentos disponíveis à Administração Pública para a aferição da capacidade econômico-financeira no âmbito da licitação de projetos de infraestrutura. Desse modo,

compete à Administração ponderar, de um lado, o critério mais adequado para aferir a capacidade financeira de licitante em dar execução ao projeto e, de outro lado, evitar a adoção de critérios que impliquem em uma restrição à competitividade do certame de modo desnecessário, impondo um obstáculo à consecução do melhor resultado pela Administração Pública. De acordo com a Lei 8.666/93, aplicável subsidiariamente ao caso em análise, a Administração pode estabelecer no instrumento convocatório da licitação para fins de garantia do adimplemento do contrato a ser ulteriormente celebrado, a exigência de capital mínimo ou de patrimônio líquido, ou, ainda, a garantia de execução. Note-se que o Edital de licitação prevê outros mecanismos para assegurar a solidez financeira do licitante vencedor, como: (i) exigências de capital social mínimo da SPE, (ii) necessidade de apresentação de garantia de execução, (iii) certidão de falência e recuperação judicial, (iv) balanço patrimonial e demonstrações contábeis do último exercício, etc. Com base nas disposições previstas no Edital, portanto, entendemos que a exigência de patrimônio líquido mínimo representa potencial restrição à competitividade, já que não confere segurança adicional ao Poder Concedente. Portanto, sugerimos que esta exigência seja excluída.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A exigência de patrimônio líquido mínimo como requisito de habilitação econômico-financeira é admitida pelo §2º, art. 31 da Lei Federal nº 8.666/1993. Igualmente, a exigência de balanço patrimonial e demonstrações financeiras e de garantia da proposta, são expressamente autorizadas pelo art. 31, inc. I e inc. II, da Lei Federal nº 8.666/1993.

As demais exigências listadas não configuram exigências de habilitação econômico-financeira. A garantia de execução do contrato é requisito para a adjudicação do contrato (não de habilitação) e sua exigência é expressamente permitida pelo art. 56 da Lei Federal nº 8.666/1993.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

A integralização de capital social da SPE, de outro turno, não é critério de habilitação no processo licitatório. É condição para assinatura e é pré-requisito para a constituição da própria concessionária, sendo seu capital social proporcional ao volume de investimentos demandados pela concessão.

Esta exigência não se confunde com a exigência de capital social mínimo como requisito de habilitação econômico-financeira, prevista no §2º, do art. 31 da Lei Federal nº 8.666/1993, afinal, não será exigida comprovação de capital social mínimo pelas licitantes, mas, sim, da SPE a ser futuramente constituída.

Portanto, a sugestão não será acatada.

Contribuição nº 169

Item

Item 14 da Minuta de Edital

Contribuição

Sugerimos deixar clara a possibilidade das Licitantes acompanharem a abertura dos envelopes das GARANTIAS DAS PROPOSTAS, analisarem e rubricarem as mesmas, a fim de assegurar a transparência do certame, bem como a possibilidade de interpor os competentes recursos.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A abertura dos envelopes será realizada em sessão pública, onde todos os licitantes, assim como quaisquer outros interessados, poderão estar presentes.

Contribuição nº 194

Dispositivo

EDITAL

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Seção II - Definições e Interpretações

xxix. PLANO DE NEGÓCIOS: Documento a ser elaborado pela ADJUDICATÁRIA e aprovado pelo PODER CONCEDENTE antes da assinatura do CONTRATO, contendo a indicação dos investimentos a serem realizados pela CONCESSIONÁRIA ao longo do CONTRATO. Cada PLANO DE NEGÓCIOS deverá conter o cronograma físico-financeiro, contemplando o detalhamento da realização de cada um dos investimentos indicados.

11.7. Não poderá ser incluído na PROPOSTA ECONÔMICA ESCRITA, nem nos demais volumes mencionados no item 9.2.2, o PLANO DE NEGÓCIOS apresentado à instituição financeira, sob pena de desclassificação da CONCORRENTE e aplicação de multa equivalente ao valor da GARANTIA DA PROPOSTA, com sua consequente execução.

11.8. O PLANO DE NEGÓCIOS deverá ser apresentado pelo CONCORRENTE vencedor em até ● dias, a contar da data de homologação do resultado da LICITAÇÃO, conforme definido pelo item 17.3.7, juntamente com:

11.8.1. uma carta de instituição ou entidade financeira que assessorou a CONCORRENTE na montagem financeira do empreendimento, declarando que analisou o PLANO DE NEGÓCIOS apresentado pela CONCORRENTE para a assinatura do CONTRATO e atesta sua viabilidade e exequibilidade financeira, conforme o Anexo 11 - CARTA DE DECLARAÇÃO DE ANÁLISE DO PLANO DE NEGÓCIOS VIABILIDADE PELA INSTITUIÇÃO FINANCEIRA do EDITAL, apresentando, ainda, um Termo de Confidencialidade celebrado entre a CONCORRENTE e a instituição ou entidade financeira, com o conteúdo mínimo do Anexo 13 - TERMO DE CONFIDENCIALIDADE ENTRE A CONCORRENTE E A INSTITUIÇÃO FINANCEIRA OU AUDITORA INDEPENDENTE (CONTEÚDO MÍNIMO) ao presente EDITAL; e

11.8.2. uma carta de empresa de auditoria independente, registrada perante a Comissão de Valores Mobiliários – CVM, declarando que analisou o PLANO DE NEGÓCIOS apresentado pela CONCORRENTE para a assinatura do CONTRATO e atesta a sua adequabilidade, sob os aspectos contábil e tributário, com o conteúdo mínimo do Anexo 12 - CARTA DE DECLARAÇÃO DE ANÁLISE DO PLANO DE NEGÓCIOS E ADEQUABILIDADE PELA AUDITORA INDEPENDENTE do EDITAL, apresentando, ainda, um Termo de

Confidencialidade celebrado entre a CONCORRENTE e a instituição ou entidade financeira, com o conteúdo mínimo do ao presente

EDITAL;

12.33.9. Declaração, conforme o Modelo n° 15 – DECLARAÇÃO DE EQUIVALÊNCIA DO PLANO DE NEGÓCIOS do Anexo 2 deste EDITAL, de que o PLANO DE NEGÓCIOS apresentado ao PODER CONCEDENTE é o mesmo apresentado à instituição financeira e à auditoria independente para fins de avaliação de sua viabilidade econômico-financeira e adequação contábil e tributária.

Contribuição

Em linha com as melhores práticas de contratação de concessões, entende-se que o Plano de Negócios não deve ser submetido ao Poder Concedente, bastando a apresentação de cartas de análise de viabilidade e adequação emitidas por instituição financeira e por empresa de auditoria independente. A apresentação do Plano de Negócios implica abertura das premissas utilizadas pelas licitantes. Além de se tratar de informações sensíveis e estratégicas para as licitantes, a divulgação não traz qualquer vantagem ao certame. Não há previsão de uso do Plano de Negócios para qualquer fim nas minutas de Edital e Contrato, o que reforça o fato de não haver necessidade de sua apresentação. Note-se que a exigência cria risco de questionamentos futuros acerca do cabimento de pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro contratual baseados nas premissas do Plano de Negócios, o que é prejudicial ao interesse público. Vale ressaltar, ainda, que há inconsistência no regramento do Edital relativo ao Plano de Negócios das Concorrentes. Enquanto o item 11.7 veda a apresentação do Plano de Negócios no âmbito da licitação, o item 12.33.9 requer a apresentação de declaração no âmbito da licitação de que o Plano de Negócios apresentado ao Poder Concedente é o mesmo apresentado à instituição financeira e à auditoria independente. Por fim, a definição trazida pelo Edital dá a entender que haverá mais de um Plano de Negócios, ao dispor que "Cada PLANO DE NEGÓCIOS deverá conter o cronograma físico-financeiro [...]", de modo a ensejar entendimento equivocado. Cumpre destacar, por último, que se a intenção do Poder Concedente for a de receber documento contendo o cronograma físico-executivo das obras compreendidas no Contrato de Concessão, o documento a ser exigido não deve ser o Plano de Negócios, mas sim algo

como o Plano Original de Investimentos previsto nos recentes editais e contratos de concessão da ARTESP, cuja apresentação é exigida apenas da licitante vencedora, como condição para a assinatura do Contrato. Sugere-se, à luz do exposto e dos editais recentes de concessões do Governo Federal (p.ex., Rodovia de Integração do Sul, Ferrovia Norte-Sul Tramo Central, Blocos Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste de Aeroportos, etc.) e do Governo do Estado de São Paulo (p.ex., ViaPaulista, Entrevias, etc.), a exclusão da definição em referência, bastando a exigência de submissão de cartas de análise de viabilidade e adequação emitidas por instituição financeira e por empresa de auditoria independente no rol de documentos de habilitação. Sugere-se, ainda, a exclusão dos itens 11.8 e 12.33.9, bem como a realocação dos itens 11.8.1 e 11.8.2 à seção de declarações a serem apresentadas no âmbito da licitação por todas as licitantes (item 12.33).

Redação sugerida para o dispositivo

N/A

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A apresentação do plano de negócios é medida que traz ganhos para o processo de concessão dos serviços públicos à iniciativa privada. O documento apresenta um esboço das premissas econômico-financeiras que a licitante, por sua conta e risco, considerou para formular a proposta econômica escrita no certame.

Muito embora não integre a proposta econômica escrita, e tampouco seja uma condição para a aceitação desta última pelo órgão licitante, a apresentação do Plano de Negócios reforça o compromisso das licitantes com a apresentação de propostas consistentes e exequíveis.

No que diz respeito a eventuais pleitos de recomposição contratual com lastro no plano de negócios, este risco não se aplica ao presente projeto, pois o Plano de Negócios é meramente referencial.

Em primeiro lugar, porque a garantia constitucional da intangibilidade da equação econômico-financeira dos contratos administrativos recai sobre as condições efetivas da

proposta (art. 37, inc. XXI). Conforme se depreende da Minuta de Edital, o Plano de Negócios não é parte integrante da proposta econômica a ser apresentada durante a licitação.

Aliás, esta associação entre proposta e plano de negócios é até mesmo proibida pela minuta de instrumento convocatório, em seu item 11.7. Neste sentido, é incorreto presumir que o plano de negócios integrará a proposta e vinculará o Poder Concedente a suas premissas.

A elaboração deste documento, conforme ressaltado acima, é responsabilidade do licitante. Portanto, eventuais frustrações das projeções nele contempladas é risco integralmente assumido pela licitante, não lhe conferindo qualquer lastro para a formulação de pleitos de recomposição contratual.

O procedimento de recomposição contratual, disciplinado pela Minuta de Contrato, também prescinde da utilização dos parâmetros do Plano de Negócio para fins de reequilíbrio. Ou bem este será realizado mediante a aplicação dos acréscimos e descontos de reequilíbrio, previstos no Anexo 5, ou bem será realizado por fluxo de caixa marginal ou outro metodo de recomposicao, onde os referenciais serão definidos *a posteriori,* com o intuito de refletir as melhores informações acerca dos custos atuais decorrentes do evento de desequilíbrio, nos termos da Cláusula 20.4.1.1 da Minuta de Contrato.

Tampouco se vislumbram as inconsistências apontadas na contribuição. Os itens 11.7 e 12.33.9, que seriam supostamente contraditórios, em realidade se complementam dentro da lógica instituída pela Minuta de Edital para a apresentação do Plano de Negócios durante o procedimento licitatório.

O item 11.7 não proíbe a apresentação do Plano de Negócios. O que se proíbe no item é a sua inclusão junto da proposta econômica escrita e dos demais documentos que integram a proposta a ser apresentada pela licitante. O item 11.8 da Minuta de Edital, por sua vez, especifica o momento em que o Plano de Negócios deverá ser apresentado. Conforme se depreende da Minuta, este deverá ser apresentado pelo licitante vencedor após a homologação do resultado da licitação, em prazo especificado no edital.

O plano de negócios deverá estar acompanhado de duas cartas, especificadas em seu item 11.8.1 e seu item 11.8.2. A primeira, de instituição financeira, atestando que analisou o plano de negócios e que este se mostra exequível do ponto de vista econômico-financeiro. A

segunda, de auditoria independente, atestando que analisou o plano de negócios e que este considerou de forma adequada as premissas contábeis e tributárias aplicáveis.

Com este formato, reforça-se o compromisso das licitantes com propostas estruturadas de forma adequada e se prestigia a higidez econômico-financeira dos valores ofertados no certame.

É fundamental, contudo, para este sistema que as análises realizadas pelas instituições financeiras e de auditoria independente recaiam exatamente sobre o mesmo documento apresentado ao Poder Concedente. Caso contrário, seu conteúdo será inócuo.

A declaração contemplada no item 12.33.9 busca assegurar justamente esta identidade. E o faz tornando cogente o compromisso da licitante em não agir com má fé, mediante a expressa declaração de que o plano de negócios apresentado às instituições financeiras e de auditoria independente é exatamente o mesmo apresentado ao Poder Concedente.

Em caso de violação deste compromisso, a licitante será responsabilizada.

Inexistente, portanto, inconsistência na disciplina editalícia.

Por fim, a expressão “cada” não indica a exigência de múltiplos planos de negócios de cada licitante. Destina-se às licitantes de forma geral, reforçando que cada uma delas deverá apresentar um plano de negócios. De qualquer sorte, a redação será alterada para melhorar a compreensão.

O Anexo 9 define as condições a serem observadas pelo licitante na formulação de seu plano de negócios. Estas não se confundem com o plano de investimentos e obras indicado na contribuição.

Por todas estas razões, não se entende pertinente realizar a modificação solicitada.

Inobstante, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 195

Dispositivo

EDITAL

Seção II - Definições e Interpretações

xxxii. RECEITAS EXTRAORDINÁRIAS: quaisquer receitas complementares, acessórias ou alternativas às provenientes da TARIFA DE PEDÁGIO e de aplicações financeiras, decorrentes da exploração de projetos associados na CONCESSÃO;

Contribuição

Entende-se que as receitas extraordinárias devem compreender aquelas provenientes da exploração de projetos associados à Concessão, mas não de receitas financeiras, que em nada se confundem com a efetiva exploração de novos negócios. A previsão de receitas de aplicação financeira como receitas extraordinárias demonstra uma abordagem fiscalista do Poder Público em relação à Concessão, o que compromete a criação de um ambiente seguro e estável para atração de investimentos. Para fins de organização lógica, sugere-se replicar estas disposições nas definições do Contrato.

Redação sugerida para o dispositivo

xlv. RECEITAS EXTRAORDINÁRIAS: quaisquer receitas complementares, acessórias ou alternativas às provenientes da TARIFA DE PEDÁGIO e de aplicações financeiras, decorrentes da exploração de projetos associados na CONCESSÃO;

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Leitura atenta das disposições editalícias e contratuais demonstra que, ao contrário da interpretação conferida na contribuição, as receitas financeiras não integram o conceito de receitas extraordinárias.

Veja-se, exemplificativamente, o disposto na cláusula 17 da minuta de contrato, que enumera as receitas extraordinárias, dentre as quais não constam as receitas financeiras.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Outrossim, alteraremos a redação do glossário do edital e da minuta do contrato para que a compreensão do texto seja aperfeiçoada.

Contribuição nº 196

Dispositivo

EDITAL

1.2. A CONCESSÃO terá duração de 30 (trinta) anos, improrrogáveis, a contar da DATA DA ASSUNÇÃO.

Contribuição

Sugere-se que se admita a extensão do prazo contratual para fins de reequilíbrio econômico-financeiro. Entende-se que o Poder Concedente deve ter a possibilidade de adotar o mecanismo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro contratual que mais bem se adeque às circunstâncias do caso concreto, conforme avaliação futura (p.ex., em determinadas circunstâncias, a extensão do prazo contratual pode ser mais adequada do que o aumento tarifário). Vale ressaltar que o Contrato de Concessão prevê, em sua subcláusula. 3.3, que a extensão do prazo de vigência da Concessão como medida de reequilíbrio não será considerada prorrogação. Além disso, a extensão de prazo está prevista como medida de reequilíbrio na subcláusula 20.1.3, "i", do Contrato de Concessão. Ocorre que o Decreto Estadual nº 53.490/2017 estabelece, em seu art. 48, parágrafo único, que "o prazo total da concessão, consideradas as prorrogações, não poderá exceder, em hipótese alguma, o prazo total de trinta anos, nos termos do art. 3º da Lei nº 14.875/16". A Lei Estadual nº 14.875/2016, por sua vez, dispõe apenas que "o prazo de concessão será de até 30 (trinta) anos, conforme definido no edital de licitação e termo de contrato". Nesse sentido, sugere-se que o art. 48, parágrafo único, do Decreto Estadual nº 53.490/2017 seja alterado anteriormente à outorga da Concessão, de modo a excetuar a extensão de prazo para fins de reequilíbrio econômico-financeiro do limite de 30 anos. Com isso, pretende-se validar a previsão contratual de extensão de prazo como mecanismo de reequilíbrio. A redação sugerida para o item 1.2 do Edital está condicionada à referida alteração do decreto.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Redação sugerida para o dispositivo

1.2. A CONCESSÃO terá duração de 30 (trinta) anos, contados da DATA DA ASSUNÇÃO, admitida sua extensão como medida de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro contratual.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A extensão de prazo da concessão para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro não se confunde com a prorrogação contratual pura e simples, esta, sim, contemplada pela disciplina do art. 48, parágrafo único, do Decreto Estadual nº 53.490/2017.

A previsão contemplada no decreto é consectária direta da previsão do art. 3º da Lei Estadual nº 14.875/2016 – que veda a instituição de prazos contratuais superiores a 30 anos, seja por previsão de prazo original, ou ainda por meio de prorrogação deste prazo inicial.

A previsão não alcança, contudo, a possibilidade de que esse prazo inicial venha a ser estendido como forma de reestabelecer o equilíbrio econômico-financeiro da concessão diante de um evento de desequilíbrio.

Tanto é assim que o art. 48, inc. I, do Decreto Estadual nº 53.490/2017 o autoriza.

Contribuição nº 197

Dispositivo

EDITAL

12.7. Quando a CONCORRENTE for fundo de investimento, deverá apresentar para sua qualificação jurídica os seguintes documentos, em substituição à apresentação dos documentos previstos nos itens 12.4.1 a 12.4.5 acima:

12.7.7. atestar que há instrumentos particulares de compromisso de investimento firmados entre os cotistas e fundo, admitindo-se a apresentação do anúncio de encerramento da oferta

do fundo para a comprovação, conforme Anexo V e Anexo VII da Instrução CVM n.º 400, ou, no caso de ofertas públicas de valores mobiliários distribuídos com esforços restritos, conforme Instrução CVM nº 476.

12.13. Para Fundos de Investimento em Participações (FIP), a comprovação do patrimônio líquido mínimo se dará com base no valor total subscrito, apurado mediante a apresentação de Anúncio de Encerramento de Oferta.

Contribuição

Em atenção ao princípio da instrumentalidade das formas e ao entendimento consolidado de órgãos de controle, a Administração Pública deve pautar-se pelo princípio do formalismo moderado no curso de procedimentos licitatórios, o que prescreve a adoção de formas simples e suficientes para propiciar adequado grau de certeza, segurança e respeito aos direitos dos administrados, promovendo, assim, a prevalência do conteúdo sobre o formalismo extremo. Nesse sentido, sugere-se que seja admitida a comprovação de requisitos de habilitação por meio de documentos informados à CVM, cuja utilização não traria qualquer prejuízo à verificação do atendimento ao requisitos pelas licitantes. Para fins de comprovação da exigência de patrimônio líquido mínimo, especificamente, sugere-se que o valor total subscrito seja comprovado por meio do Informe Trimestral informado à CVM, vez que se trata de documento de igual força comprobatória, passível de emissão instantânea no portal eletrônico da referida entidade da Administração Pública, e cuja utilização não traria qualquer prejuízo à verificação do atendimento ao requisito pelas licitantes.

Redação sugerida para o dispositivo

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

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

12.13. Para Fundos de Investimento em Participações (FIP), a comprovação do patrimônio líquido mínimo se dará com base no valor total subscrito, apurado mediante a apresentação de ~~Informe~~ Trimestral informado à Comissão de Valores Mobiliários - CVM.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Por se adequar às particularidades funcionamento dos fundos, a minuta de contrato será revista.

Contribuição nº 198

Dispositivo

EDITAL

12.10. A CONCORRENTE deverá apresentar, para a comprovação de sua qualificação econômico-financeira, os seguintes documentos:

12.10.3. Prova, por meio do balanço patrimonial indicado no item 12.10.2, de que, na data da SESSÃO DE ABERTURA DO VOLUME 1, a CONCORRENTE possui patrimônio líquido de, no mínimo, R$ 227.668.139,28 (duzentos e vinte e sete milhões, seiscentos e sessenta e oito mil, centro e trinta e nove reais e vinte e oito centavos), data-base de 31 de dezembro de 2017.

12.10.4. Em se tratando de CONSÓRCIO, o valor mínimo do patrimônio líquido será de R$ 295.968.581,07 (duzentos e noventa e cinco milhões, novecentos e sessenta e oito mil, quinhentos e oitenta e um reais e sete centavos) e deverá ser comprovado pela soma dos patrimônios líquidos das empresas que o compõem, na proporção de suas respectivas participações, na data base de 31 de dezembro de 2017.

Contribuição

Sugere-se, para o caso de potenciais interessados em participar da licitação por meio de SPE, que o Edital admita a possibilidade de comprovação do requisito de comprovação de

patrimônio líquido mínimo por seu(s) controlador(es) direto(s). Considerando que, nos termos do item 17.3.2 do Edital, a licitante vencedora deverá constituir SPE para figurar como contratada no âmbito do Contrato de Concessão, não há prejuízo em se admitir a comprovação de tais requisitos pelo controlador direto da SPE licitante (i.e., isso já aconteceria de toda forma). Ademais, considerando-se que esta disposição objetiva aferir o grau de solidez econômico-financeira da adjudicatária, sugere-se que eventual sociedade de propósito específico com natureza jurídica de holding e que seja controladora da SPE licitante possa efetuar a comprovação do requisito de patrimônio líquido mínimo em nome de seu controlador direto. Entende-se que tal disposição não prejudica a aferição da solidez econômico-financeira da proponente no âmbito do certame, uma vez que o acionista controlador da SPE Holding é o primeiro na cadeia de acionistas controladores indiretos da SPE licitante, não implicando qualquer risco ao Poder Público. Caso a sugestão não seja aceita, favor indicar os pressupostos de fato e de direito que motivarem a negativa.

Redação sugerida para o dispositivo

Inclusão de subcláusulas:

12.10.5. Caso a Concorrente seja SPE, será admitida a comprovação do requisito de patrimônio líquido mínimo por seus controladores diretos.

12.10.5.1 Caso SPE com natureza jurídica de holding seja controladora da SPE Concorrente, a comprovação do requisito de patrimônio líquido mínimo poderá ser feita pelo controlador direto daquela.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Os requisitos de qualificação econômico-financeira devem ser comprovados diretamente pelas licitantes. Estes buscam assegurar que as concorrentes em si apresentam provas suficientes quanto a sua higidez financeira, tutelando o empreendimento contra empresas sem porte econômico para fazer frente às obrigações exigidas na concessão.

Diferentemente de outras valências necessárias à gestão do empreendimento, a capacidade econômico-financeira do grupo econômico da SPE não necessariamente se traduz em sua

própria capacidade financeira. Admitir a previsão sugerida, portanto, além de agregar considerável insegurança jurídica ao procedimento licitatório, frustra os objetivos da própria qualificação econômico-financeira na licitação.

Nada impede, contudo, que a estrutura societária cogitada seja utilizada pela concessionária, posteriormente à assinatura do contrato de concessão, desde que observadas às exigências previstas na Minuta de Contrato para alterações societárias na concessionária.

Por fim, salvo melhor juízo, não há possibilidade de termos “SPE concorrente”, visto que a sociedade de propósito específico somente poderá ser constituída após adjudicado o objeto ao concorrente vencedor.

Contribuição nº 199

Dispositivo

EDITAL

12.10.4. Em se tratando de CONSÓRCIO, o valor mínimo do patrimônio líquido será de R$ 295.968.581,07 (duzentos e noventa e cinco milhões, novecentos e sessenta e oito mil, quinhentos e oitenta e um reais e sete centavos) e deverá ser comprovado pela soma dos patrimônios líquidos das empresas que o compõem, na proporção de suas respectivas participações, na data base de 31 de dezembro de 2017.

Contribuição

Considerando que o item 8.5.2 prevê que cada consorciado deverá atender individualmente às exigências relativas à regularidade jurídica, fiscal e trabalhista e à qualificação econômico-financeira previstas no Edital, sugere-se a alteração da parte final do dispositivo em referência, de modo a compatibilizá-lo com a previsão do item 8.5.2.

Redação sugerida para o dispositivo

12.10.4. Em se tratando de CONSÓRCIO, o valor mínimo do patrimônio líquido será de R$ 295.968.581,07 (duzentos e noventa e cinco milhões, novecentos e sessenta e oito mil,

quinhentos e oitenta e um reais e sete centavos) e deverá ser comprovado ~~pela soma dos patrimônios líquidos das empresas que o compõem, na proporção de suas respectivas participações, na data base de 31 de dezembro de 2017~~ individualmente por cada consorciado

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A previsão do item 8.5.2 estabelece regras gerais para empresas consorciadas, ressalvando, contudo, a possibilidade de o instrumento convocatório dispor de forma diversa em situações específicas.

No caso específico da comprovação de patrimônio líquido, admitiu-se que esta poderá ser realizada pelo somatório do patrimônio das consorciadas, e não individualmente por cada uma delas. Como contrapartida, o valor a ser comprovado é superior, conforme admite o art. 33, inc. III da Lei Federal nº 8.666/1993, e computado de forma proporcional à participação de cada consorciado, como exigem o mesmo dispositivo legal.

Ademais, ainda que assim não fosse, o item 8.5.2 é perfeitamente compatível com o item 12.10.4, visto que o consorciado irá individualmente comprovar seu patrimônio líquido na proporção de sua participação no consórcio.

Portanto, a contribuição não será acatada.

Contribuição nº 200

Dispositivo

EDITAL

12.23. A qualificação técnica a que se refere o item 12.19 poderá, alternativamente à apresentação da documentação relativa a PROFISSIONAL QUALIFICADO, ser comprovada mediante apresentação de certidão(ões) e/ou atestados(s) de aptidão, em nome da

CONCORRENTE ou de um dos CONCORRENTES no caso de CONSÓRCIO, devendo atestar a prévia experiência nas seguintes atividades:

12.24. A comprovação de experiência prévia no desempenho das atividades referenciadas nos itens 12.23.1 e 12.23.2:

Contribuição

Tendo em vista as especificidades inerentes aos Fundos Investimentos em Participações (FIP), sugere-se a inserção de dispositivo que permita a comprovação de qualificação técnica por meio de atestados emitidos em nome de FIPs cuja gestão da carteira seja desempenhada pela mesma pessoa jurídica gestora da carteira do FIP licitante. Tal previsão não traria qualquer prejuízo à verificação do atendimento ao requisito pelas licitantes.

Redação sugerida para o dispositivo

Inclusão de subcláusulas

12.23.3. Para Fundos de Investimento em Participações (FIP), a qualificação técnica poderá ser comprovada mediante apresentação de certidão(ões) e/ou atestados(s) de aptidão em nome de FIPs cujo gestor seja o mesmo da Concorrente.

12.24.7. Para Fundos de Investimento em Participações (FIP), a comprovação de experiência prévia no desempenho das atividades referenciadas nos itens 12.23.1 e 12.23.2 poderá ser realizada mediante apresentação de atestados(s) ou certificações emitidas em nome de FIPs cujo gestor seja o mesmo da Concorrente.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A Minuta de Edital assegura aos concorrentes duas formas alternativas de comprovação de reunir qualificação técnica suficiente para a realização dos serviços a serem concedidos: por meio da comprovação de dispor de profissional com a qualificação exigida (capacidade técnico-profissional), ou ainda por meio da comprovação de experiências anteriores da entidade (capacidade técnico-operacional). Nesse último caso, o Edital ainda faculta às licitantes a comprovação da aptidão técnica por subcontratadas, por empresa consorciada

ou parte relacionada, desde que esta detenha experiência direta, comprovada mediante atestados, na gestão das atividades indicadas nos itens 12.23.1 e 12.23.2.

Assim, os requisitos de qualificação técnica garantem ao órgão licitante que as concorrentes, ainda que não reúnam os requisitos de qualificação de forma isolada, estarão amparadas por outras pessoas jurídicas ou por profissionais que possuem prévia experiência nas atividades em questão.

O administrador de um FIP, contudo, sempre será intermediário da contratação de empresas outras que desempenharão as atividades indicadas nos itens 12.23.1 e 12.23.2.

Por este motivo, não se entende pertinente a modificação.

Inobstante, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 201

Dispositivo

EDITAL

12.33. Os documentos a seguir listados devem ser apresentados pela LICITANTE individual ou por cada empresa participante de CONSÓRCIO, em papel timbrado e subscrito pelo respectivo representante legal, junto dos demais DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO, sem prejuízo de outras declarações exigidas pelo EDITAL:

12.33.8.1. Além desta Declaração acima, o CONCORRENTE deverá fornecer Declaração de Instituição Financeira, conforme Modelo de Carta de Instituição Financeira declarando seu Propósito de Efetuar Financiamentos, caso a Estrutura Financeira Englobe Empréstimo Ponte de Instituição Financeira, constante do Modelo nº 06 - DECLARAÇÃO DE INSTITUIÇÃO FINANCEIRA do Anexo 2: MODELOS DAS DECLARAÇÕES E COMPROMISSOS PREVISTOS NO EDITAL. Esta Declaração da Instituição Financeira apenas é obrigatória se o modelo de estrutura financeira da proposta do licitante compreender empréstimo ponte.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição

Entende-se que a apresentação de carta da instituição financeira declarando seu propósito de efetuar financiamento cria incertezas no âmbito do certame, além de não trazer nenhuma vantagem adicional àquelas que decorrem de outras exigências editalícias e contratuais. Isso porque: (i) o rol de documentos de habilitação inclui carta de atestação da viabilidade do plano de negócios da licitante pelas instituições financeiras; (ii) o Edital prevê a integralização de capital social adicional em caso de deságio na tarifa básica de pedágio que ultrapasse determinado percentual; (iii) o Contrato prevê garantia de execução do contrato no valor de R$ 227.668.139,28 do Ano 1 ao Ano 11; (iv) o Contrato admite a extinção antecipada em caso de inviabilidade da contratação do(s) financiamento(s) de longo prazo pela Concessionária por questões de mercado; (v) a solução de financiamento a ser adotada pelo licitante vencedor pode não incluir financiamento bancário (amparando-se, por exemplo, em captação de recursos junto ao mercado de capitais). Por esses motivos, sugere-se a exclusão do item 12.33.8.1 do Edital.

Redação sugerida para o dispositivo

N/A

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A declaração de instituição financeira prevista no item 12.33.8.1 da Minuta de Edital é exigida apenas para licitantes que estruturem sua proposta a partir de financiamento junto a instituições financeiras, mais especificamente, por meio de **empréstimo ponte**.

A declaração não se confunde com a garantia da execução do contrato, integralização do capital adicional ou com a habilitação. Trata-se tão somente de boa prática, que exige da licitante a comprovação de que já possui encaminhamentos concretos quanto a estruturação econômico-financeira de sua proposta, algo de extremo relevo tendo em vista o porte do empreendimento e o curto espaço de tempo entre a licitação e a assinatura do contrato.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 202

Dispositivo

14.4. Após a divulgação do julgamento a respeito das GARANTIAS DAS PROPOSTAS, será realizada, no dia ●, às ●, no ●, a SESSÃO PÚBLICA DE ABERTURA DO VOLUME 2, ocasião em que se promoverá a abertura do Volume 2 – PROPOSTA ECONÔMICA ESCRITA das CONCORRENTES selecionadas, anunciando-se, em sequência, de forma individual, os valores consignados por cada CONCORRENTE para TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO.

14.6. Serão classificadas para participar da SESSÃO PÚBLICA DO LEILÃO, a ser realizada no dia ●, às ●, na ●, podendo apresentar lances em viva voz, as CONCORRENTES cujo valor de TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO consignado na PROPOSTA ECONÔMICA ESCRITA seja até 20% (vinte por cento) maior do que o menor valor da TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO dentre todas as PROPOSTAS ECONÔMICAS ESCRITAS apresentadas.

Contribuição

Muito embora o item 14.7 preveja que os lances em viva voz iniciarão imediatamente após a classificação das Propostas Econômicas Escritas, o Edital adota nomenclaturas distintas para as sessões públicas de abertura do Volume 2, de um lado, e do Leilão, do outro, e permite a interpretação de que o dia e horário das sessões serão distintos. Favor esclarecer se a Sessão Pública da Abertura do Volume 2 e a Sessão Pública do Leilão serão realizadas na mesma data ou em datas diferentes. Em linha com a prática de licitações de concessões do Governo Federal e do Estado de São Paulo, e com vistas a se evitar que haja contatos indevidos entre licitantes entre uma sessão e outra, sugere-se que Sessão Pública da Abertura do Volume 2 e a Sessão Pública do Leilão sejam realizadas no mesmo dia.

Redação sugerida para o dispositivo

N/A

Resposta

Agradecemos a contribuição.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Sugestão acolhida. O item 14.7 da Minuta de Edital indica que os lances em viva voz iniciarão imediatamente após a classificação das propostas econômicas escritas. Alterou-se a redação do item 14.6 para evitar interpretações contraditórias.

Contribuição nº 203

Dispositivo

EDITAL

17.3.5.3. indicação da composição societária da CONCESSIONÁRIA, conforme aplicável, e de suas PARTES RELACIONADAS, conforme definido na MINUTA DO CONTRATO, até o nível das pessoas físicas.

Contribuição

Sugere-se a exclusão da exigência, tendo em vista sua onerosidade, vis-à-vis a relevância da informação para o Poder Concedente. A indicação da composição societária até o nível das pessoas físicas não tem relevância prática para o Poder Concedente, e acaba por burocratizar e criar ineficiências no âmbito do certame. Ressalta-se, nesse ponto, que em atenção ao princípio da instrumentalidade das formas e ao entendimento consolidado de órgãos de controle, a Administração Pública deve pautar-se pelo princípio do formalismo moderado no curso de procedimentos licitatórios, o que prescreve a adoção de formas simples e suficientes para propiciar adequado grau de certeza, segurança e respeito aos direitos dos administrados, promovendo, assim, a prevalência de aspectos materiais (i.e., relevância da informação) sobre o formalismo extremo.

Redação sugerida para o dispositivo

N/A

Resposta

Agradecemos a contribuição.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

A sugestão será considerada na elaboração da redação final do Edital, considerando a pertinência dos argumentos apresentados.

Contribuição nº 204

Dispositivo

EDITAL

17.4.3. O capital social adicional poderá ser integralizado até o 5º (quinto) ano da execução contratual, a contar da data de assinatura do CONTRATO, nos termos do cronograma de integralização a ser apresentado pelo CONCORRENTE.

Contribuição

Com vistas a se evitar descontos no valor da tarifa que tornem inexequível o cumprimento do Contrato de Concessão pelo licitante vencedor, entende-se que o capital social adicional deverá ser integralizado, no máximo, até o final do primeiro ano da Concessão. Ao se conferir prazo de 5 anos para cumprimento da exigência de integralização de capital social adicional, perde-se a lógica do dispositivo, que é a de promover a sustentabilidade das propostas econômicas no âmbito da licitação e assegurar que o licitante vencedor terá capacidade para cumprir as obrigações de investimento previstas no Contrato. Vale ressaltar que a sugestão ora proposta está em linha com o disposto no Edital da concessão federal da Rodovia de Integração do Sul, que previu a integralização do capital social adicional até o final do primeiro ano de concessão.

Redação sugerida para o dispositivo

17.4.3. O capital social adicional deverá ser integralizado até o final do primeiro ano da Concessão.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Sugestão acolhida. Os pontos apresentados são pertinentes e serão considerados na versão atualizada do Contrato.

Contribuição nº 262

Dispositivo

Minuta de Edital

5. No Item 11.2 do Edital não constam o valor da Tarifa Máxima de Pedágio e sua respectiva data-base.

Os valores monetários constantes dos Cadernos do Estudo de Viabilidade disponibilizados estão referidos à data-base de maio / 2017, logo, a tarifa teto de R$ 5,93 deverá ser atualizada para a data-base que constar no Item 11.2 do Edital, através da variação do IPCA.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Os valores serão incluídos na versão final, caso a previsão seja mantida.

(B) CONTRIBUIÇÕES TÉCNICAS - CONTRATOS

Contribuição nº 156

1. A cláusula 16.3.3 do Contrato dispõe o seguinte:

"16.3.3. A TARIFA DE PEDÁGIO será reajustada anualmente para incorporar a variação do IPCA, devendo ser calculada, para a Categoria 1, pela seguinte fórmula:

Tarifa de Pegádiot = Tarifa Básica de Pedágio x IRTt

X (090 + 0,1 IQDt – D)

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Onde:

Tarifa de Pedágio: tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada dos usuários no ano t;

IRTt: Índice de Reajuste de Tarifa no ano t;

IQDt: Índice De Qualidade e Desempenho no ano t;

D: Fator D"

Da leitura desta Cláusula, verifica-se que o Fator D aplicado, para fins de reajuste da Tarifa de Pedágio, deverá considerar em sua composição, tanto o Desconto de Reequilíbrio, quanto o Acréscimo de Reequilíbrio, ambos previstos no Anexo 5 (Desconto de Reequilíbrio e Acréscimo de Reequilíbrio – Metodologia de Cálculo do Fator D) do Contrato. **Está correto tal entendimento?**

2. A Tabela I, constante do Anexo 5 do Contrato, não prevê todos os investimentos descritos no Programa de Exploração da Rodovia (PER), mas apenas aqueles relacionados à duplicação dos trechos. Logo, apenas a antecipação dos investimentos em duplicação de via impactará no reajuste da Tarifa de Pedágio, a título Acréscimo de Reequilíbrio.

Verifica-se, portanto, que tal previsão redundará em situação que desestimulará a futura concessionária no tocante a execução de obras/investimentos que não constem da referida Tabela, razão pela qual, entende-se pertinente sugerir sejam incorporados tais investimentos à referida Tabela I do Anexo 5, para fins de aplicação do Desconto e Acréscimo de Reequilíbrio.

3. Os percentuais de "Desconto" descritos na Tabela I do Anexo 5, são sensivelmente inferiores aos, via de regra, utilizados em projetos similares, como por exemplo, a concessão da Rodovia de Integração do Sul (RIS).

Nesse sentido, vale destacar que, na concessão da RIS, todos os investimentos previstos no PER foram considerados para fins de Desconto e Acréscimo de Reequilíbrio.

Desta forma, e com objetivo de salvaguardar o interesse do mercado, sugere-se que a presente concessão seja adequada aos mesmos parâmetros utilizados quando da concessão da RIS.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

4. Solicita-se seja esclarecido se os percentuais de "Desconto ou Acréscimo de Reequilibro", descritos na Tabela I do Anexo 5, serão aplicados sobre a Tarifa de Pedágio somente no ano seguinte da concessão ou se ao longo de toda a concessão?

5. Por fim, faz-se necessário tecer os seguintes comentários a fim de se justificar as contribuições ora apresentadas.

Como sabido, a estruturação de financiamentos de projetos de infraestrutura por meio de *project finance* tem como principal vantagem tornar esses projetos ainda mais competitivos, razão pela qual, caso as contribuições apresentadas nos itens 2, 3 e 4, acima, não sejam consideradas por esta D. Secretária, tal alternativa restará inviável, uma vez que restará comprovadamente desestimulada para esse projeto tal antecipação de investimentos, alocando-os ao longo da concessão.

Ademais, vale registrar que tal possiblidade – de antecipação dos investimentos – proporcionará outras vantagens ao projeto, como por exemplo: maior nível de serviço ao usuário já no início da concessão; aumento da capacidade da malha rodoviária; e aumento do grau de satisfação do cidadão com a gestão da rede de transporte.

Por tais motivo, requer-se que as contribuições aqui explicitadas sejam consideradas por esta D. Secretaria quando da publicação da versão final dos documentos da licitação.

Resposta

Agradecemos as contribuições. Abaixo, seguem as respostas aos questionamentos:

1. O entendimento está correto, pois o fator D é composto tanto pelo desconto de reequilíbrio quanto pelo acréscimo de reequilíbrio.

2. A tabela do Anexo 5 contempla os principais investimentos de capital que impactam no nível de serviço geral da rodovia e na percepção dos usuários quanto ao projeto. Os demais investimentos previstos no PER e ali não contemplados não justificam estímulo especial para sua antecipação, motivo pelo qual não foram considerados no fator D. Por outro lado, caso não realizados tempestivamente, serão objeto de penalização contratual, não sendo correto, portanto, o entendimento de que não há estímulo contratual para cumprimento das demais obrigações.

O objetivo do Fator D é fazer com que a tarifa de pedágio reflita a realização das duplicações dos trechos de acordo com o PER (em caso de antecipação, a tarifa aumenta marginalmente em relação à inflação, em caso de atraso, a tarifa aumenta menos que a inflação).

3. Os percentuais de desconto do Fator D foram calculados de acordo com o impacto que cada atraso de trecho tem na rentabilidade da Concessionária (equalizando a TIR em todos os cenários), não se podendo comparar com os valores considerados em outros projetos, que podem ter levado em consideração diversos fatores, como percentual da rodovia já duplicada, exemplificativamente.

Portanto, seria inadequada a importação de percentuais de outros projetos, cujos investimentos já realizados e a realizar são substancialmente diversos do presente.

Relembramos que objetivo do Fator D não é de estimular o privado a antecipar os investimentos, uma vez que isso iria ter impacto direto no aumento da tarifa de pedágio (usuário), e sim tornar o investimento neutro em relação à TIR do projeto. Em caso de atraso na duplicação dos trechos, para além do impacto na atualização da tarifa (Fator D), a Concessionária será multada (cláusula 18.2 do Contrato).

4. A metodologia prevista na minuta publicada será revista e aprimorada quando da publicação da versão final dos documentos.

5. O objetivo do Fator D é fazer com que a tarifa de pedágio reflita a realização das duplicações dos trechos de acordo com o PER (em caso de antecipação, a tarifa aumenta marginalmente em relação à inflação, em caso de atraso, a tarifa aumenta menos que a inflação). O objetivo do Fator D não é de estimular o privado a antecipar os investimentos, uma vez que isso iria ter impacto direto no aumento da tarifa de pedágio (usuário), e sim tornar o investimento neutro em relação à TIR do projeto.

Inobstante, a redação dos dispositivos será aprimorada.

Contribuição nº 170

Item

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Cláusula 14.1.1 do Contrato de Concessão

Contribuição

A Cláusula prevê a destinação de 0,25% do valor presente líquido da receita operacional bruta como recurso para desenvolvimento tecnológico. Parece-nos mais equânime que a verba seja calculada sobre a receita líquida, ou seja, excluindo da base de cálculo os tributos devidos.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Os estudos que instruem a concessão consideraram a receita operacional bruta como base de incidência do cálculo dos valores a serem destinados ao desenvolvimento tecnológico. A minuta de contrato reflete esta premissa e os estudos econômicos indicam que o valor a ser destinado para tal verba é compatível com o previsto em outros contratos de concessões rodoviárias. Portanto, entende-se devida a manutenção da cláusula.

Inobstante, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 171

Item

Cláusula 17.7.1 da Minuta de Contrato

Contribuição

A Cláusula prevê que o valor a ser revertido à modicidade tarifária da receita advinda de receitas extraordinárias será definido caso a caso pelo PODER CONCEDENTE. Sugerimos que o contrato defina o percentual a ser destinado à modicidade tarifária, pois, da forma como está, impossibilita a precificação exata destas receitas, o que impacta no Plano de

Negócios e no deságio a ser ofertado. Isso pode levar os Licitantes a simplesmente não considerarem qualquer receita extraordinária em suas propostas, diminuindo o deságio a ser ofertado, frustrando parcialmente a finalidade de atingir a tarifa mais baixa.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A disposição da Minuta de Contrato reflete o previsto no §1º, do art. 33 do Decreto Estadual nº 53.490/2017. A previsão não deve ser considerada um desestímulo, pois o §2º deste mesmo artigo do Decreto assegura que as receitas provenientes da exploração de receitas adicionais deverão ser suficientes para remunerar os custos e os investimentos realizados pela concessionária.

Entendemos que, ao contrário, a fixação de um percentual único é que poderia constituir desincentivo para a exploração de atividades acessórias, por restringir as possibilidades de adaptação do compartilhamento de ganhos em cada caso concreto.

Contribuição nº 179

Item

Cláusula 16.4.4 Da Minuta Do Contrato

Contribuição

O item 16.4.4 da minuta do contrato de concessão prevê que “os ganhos de produtividade da concessionária ao longo da concessão deverão ser compartilhados com os usuários, tendo como premissa o incentivo à melhoria da eficiência da CONCESSIONÁRIA”. Favor esclarecer quais serão os critérios adotados para mensurar tais ganhos.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A previsão da Minuta de Contrato reflete o art. 35 do Decreto Estadual nº 53.490/2017.

A fim de aumentar a estabilidade e previsibilidade contratual, bem como incentivar a melhoria da eficiência, tal análise será realizada nas revisões quinquenais ou extraordinárias, transformando-se a cláusula 16.4.4 em 16.5.2, com a seguinte redação:

> *16.5.2. Os ganhos de produtividade deverão ser compartilhados com os usuários, tendo como premissa o incentivo da melhoria da eficiência da CONCESSIONÁRIA, por ocasião da revisão quinquenal, com base em estudos de mercado por ela realizados, de modo a contemplar a projeção de ganhos de produtividade do setor rodoviário brasileiro, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao Contrato.*

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 205

Dispositivo

MINUTA DE CONTRATO

3.2. A prorrogação do prazo do CONTRATO obedecerá a legislação e regulamentação vigentes, especialmente o Decreto Estadual nº 53.490, de 28 de março de 2017 ou a regulamentação que vier a sucedê-lo.

3.3. A extensão do prazo de vigência da CONCESSÃO como medida para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO não será considerada prorrogação.

Contribuição

Sugere-se que o art. 48, parágrafo único, do Decreto Estadual nº 53.490/2017 seja alterado, para que o prazo limite de 30 anos das concessões excetue eventuais extensões de prazo para fins de reequilíbrio econômico-financeiro. Entende-se que o Poder Concedente deve ter a possibilidade de adotar o mecanismo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro contratual que mais bem se adeque às circunstâncias do caso concreto, conforme avaliação futura, o que inclui o mecanismo de alteração do prazo da Concessão (p.ex., em determinadas circunstâncias, a extensão do prazo contratual pode ser mais adequada do

que o aumento tarifário). Embora a versão atual do Contrato estabeleça, em sua subcláusula. 3.3, que a extensão do prazo de vigência da Concessão como medida de reequilíbrio não será considerada prorrogação e, em sua subcláusula 20.1.3, "i", a extensão de prazo esteja prevista como medida de reequilíbrio, o Decreto Estadual nº 53.490/2017 estabelece, em seu art. 48, parágrafo único, que "o prazo total da concessão, consideradas as prorrogações, não poderá exceder, em hipótese alguma, o prazo total de trinta anos, nos termos do art. 3º da Lei nº 14.875/16". A Lei Estadual nº 14.875/2016, por sua vez, dispõe apenas que "o prazo de concessão será de até 30 (trinta) anos, conforme definido no edital de licitação e termo de contrato". Nesse sentido, entende-se que o art. 48, parágrafo único, do Decreto Estadual nº 53.490/2017 precisa ser alterado anteriormente à outorga da Concessão, de modo a não vedar a prorrogação de prazo para fins de reequilíbrio econômico-financeiro. Com isso, pretende-se validar a previsão contratual de extensão de prazo como mecanismo de reequilíbrio.

Redação sugerida para o dispositivo

N/A

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A extensão de prazo da concessão para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro não se confunde com a prorrogação contratual pura e simples, esta, sim, contemplada pela disciplina do art. 48, parágrafo único, do Decreto Estadual nº 53.490/2017.

A previsão contemplada no decreto é consectária direta da previsão do art. 3º da Lei Estadual nº 14.875/2016 – que veda a instituição de prazos mais alongados do que 30 anos, por previsão de prazo original superior no contrato de concessão, ou ainda por meio de prorrogação deste prazo inicial.

A previsão não alcança, contudo, a possibilidade de que esse prazo inicial venha a ser estendido como forma de restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro da concessão diante de um evento de desequilíbrio.

Tanto é assim que o art. 48, inc. I, do Decreto Estadual nº 53.490/2017 o autoriza.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 206

Dispositivo

MINUTA DE CONTRATO

6.4.5. Serão imputáveis à CONCESSIONÁRIA tão somente os atrasos decorrentes do descumprimento dos prazos de apresentação dos projetos de engenharia e, quando cabível, os atrasos decorrentes de reanálise destes últimos pelo PODER CONCEDENTE, quando ocasionados pela imprecisão, incompletude ou má qualidade dos estudos.

Contribuição

O dispositivo em referência objetiva imputar à Concessionária os atrasos relativos à análise de projetos para os quais tenha efetivamente contribuído. Ocorre que, diferentemente da hipótese de erro, a reanálise pelo Poder Concedente ocasionada pela "imprecisão", "incompletude" ou "má qualidade" dos estudos cria cenário de incerteza, vez que os termos são extremamente vagos e, nesse sentido, passíveis de manipulação. Assim, com vistas a se evitar o desvirtuamento do dispositivo, sugere-se que a Concessionária seja responsável pelos atrasos decorrentes de reanálise dos projetos pelo PODER CONCEDENTE, quando ocasionados por erro dos estudos.

Redação sugerida para o dispositivo

6.4.5. Serão imputáveis à CONCESSIONÁRIA tão somente os atrasos decorrentes do descumprimento dos prazos de apresentação dos projetos de engenharia e, quando cabível, os atrasos decorrentes de reanálise destes últimos pelo PODER CONCEDENTE, quando ocasionados por erro ~~pela imprecisão, incompletude ou má qualidade~~ dos estudos.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Por assegurar maior segurança jurídica ao contrato, entendemos pertinente a retirada das expressões “imprecisão” e “má qualidade” e acrescer a expressão “erro”. Entretanto, o

conceito de “incompletude“ nos parece objetivo o suficiente para ser mantido na Minuta de Contrato.

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 207

Dispositivo

MINUTA DE CONTRATO

8.1.4.2. Sem prejuízo do disposto na subcláusula 8.1.4, serão executados e mantidos os seguintes contratos:

(i) [.] Contrato de Recuperação e Manutenção - Santa Maria (Contrato administrativo n.XXX)

Contribuição

Tendo em vista que os contratos celebrados pelo Poder Concedente podem prejudicar a assunção dos serviços pela Concessionária, bem como o devido atendimento aos parâmetros de desempenho da Concessão, sugere-se a exclusão do dispositivo em referência e a consequente rescisão, até a Data de Assunção, de todos os contratos referentes a obras e serviços no Sistema Rodoviário que estejam em vigor na data de assinatura do Contrato. Alternativamente, sugere-se que a Concessionária tenha a prerrogativa de decidir acerca da manutenção ou rescisão do contrato em referência, hipótese em que requer-se a divulgação dos principais termos e condições do referido contrato (p.ex., objeto, valor, prazo principais obrigações, penalidades, hipóteses de rescisão, etc.).

Redação sugerida para o dispositivo

N/A

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A previsão será retirada, pois, os contratos de manutenção existentes na RSC-287 serão encerrados por ocasião da assinatura do contrato de concessão.

Contribuição nº 208

Dispositivo

MINUTA DE CONTRATO

8.4.1. As obras de capacidade condicionadas ao volume de tráfego constam do item 3.2.2.1 do PER – “Obras de Capacidade Condicionadas ao Volume do Tráfego” – e correspondem às obras e serviços de ampliação da capacidade do SISTEMA RODOVIÁRIO cuja execução dependerá do atingimento do volume de tráfego proposto, na forma deste CONTRATO e do PER.

Contribuição

Sugere-se a inclusão de dispositivo contratual que preveja que as obras de capacidade condicionadas ao volume do tráfego serão exigíveis até o 25º ano do Contrato. Após este período, tendo em vista as obrigações do Poder Público de assegurar o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato e de indenizar a Concessionária ao final da Concessão por investimentos não amortizados realizados em bens reversíveis, entende-se que não há racionalidade econômico-financeira que ampare a realização das obras de capacidade no âmbito da contratação em tela. Como exemplo, cita-se o Contrato de Concessão da Rodovia de Integração do Sul, do Governo Federal (cl. 9.4.3, "(i)"), cuja mecânica para implementação de obras condicionadas a gatilho de demanda também inclui limitação temporal

Redação sugerida para o dispositivo

Inclusão de subcláusula

8.4.1[●]. As obras de capacidade condicionadas ao volume de tráfego poderão ser exigidas até o 25º ano do Contrato, período após o qual o atingimento dos gatilhos previstos no PER não acarretará novas obrigações à Concessionária.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Por ser pertinente, a contribuição será acatada, com a seguinte redação:

8.4.1.3. O volume de tráfego condicionante das obras de que trata esta cláusula será medido até o 25º ano do Contrato, e o seu atingimento após esse período não acarretará em novas obrigações para a Concessionária.

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 209

Dispositivo

MINUTA DE CONTRATO

8.4.1.1. As obras condicionadas de cada um dos trechos do SISTEMA RODOVIÁRIO descritos no PER deverão estar concluídas em até 12 meses, contados da data da notificação da CONCESSIONÁRIA pelo PODER CONCEDENTE de que o VDMA – Equivalente móvel do respectivo trecho homogêneo, cujo ponto de medição será objeto de acordo antes da autorização da cobrança do pedágio entre a CONCESSIONÁRIA e o PODER CONCEDENTE, atingiu o valor previsto na tabela constante do PER.

Contribuição

Entende-se que a fixação de prazo de 12 meses para conclusão das obras condicionada é desarrazoada. O prazo para conclusão das obras deve factível, motivo pelo qual sugere-se que seja de 36 meses, em linha com a concessão federal da RIS. Além disso, também em linha com a concessão federal da RIS, sugere-se a previsão de quantitativo máximo a ser

executado a cada ano, dado que também é elemento essencial para tornar factível o cumprimento da obrigação.

Redação sugerida para o dispositivo

8.4.1.1. As obras condicionadas de cada um dos trechos do SISTEMA RODOVIÁRIO descritos no PER deverão estar concluídas em até 36 meses, contados da data da notificação da CONCESSIONÁRIA pelo PODER CONCEDENTE de que o VDMA – Equivalente móvel do respectivo trecho homogêneo, cujo ponto de medição será objeto de acordo antes da autorização da cobrança do pedágio entre a CONCESSIONÁRIA e o PODER CONCEDENTE, atingiu o valor previsto na tabela constante do PER.

Inclusão de subcláusula

8.4.1.1.1. A Concessionária executará obras de capacidade condicionadas ao volume de tráfego no quantitativo máximo de 40 (quarenta) quilômetros para cada ano de concessão.

(i) Caso o atingimento do VDMA acarrete obrigação de execução que ultrapasse a extensão anual limite, o excedente deverá ser executado no ano subsequente, respeitado o mesmo limite.

(ii) A extensão anual limite não se aplica no caso de eventuais inexecuções de responsabilidade da Concessionária, hipótese em que a extensão não executada será somada à extensão prevista para o ano subsequente.

(iii) Caso a extensão anual limite não comporte a execução integral de determinado trecho, a extensão parcial das obras que estiverem dentro da extensão limite anual deverá ser executada imediatamente e a extensão restante no ano de Concessão subsequente.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

A sugestão de ampliação do prazo para execução das obras condicionadas para 36 meses será acatada. Porém não será limitada a quantidade máxima de quilômetros para cada ano da concessão.

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 210

Dispositivo

MINUTA DE CONTRATO

8.4.3. Os investimentos associados à eventual execução das obras de melhoria não previstas no PER não integram o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, sendo sua execução pela CONCESSIONÁRIA condicionada ao reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, observado o procedimento estabelecido pela cláusula 21.

Contribuição

Tendo em vista a incerteza associada à necessidade de realização das obras de capacidade condicionadas ao volume do tráfego, sugere-se que, caso atingido o gatilho de demanda, a obra correspondente seja objeto de reequilíbrio econômico-financeiro pelo Poder Concedente. Tal previsão já é praxe da ARTESP, por exemplo, em concessões rodoviárias do Estado de São Paulo. Isso porque a atribuição do risco de materialização dos gatilhos de demanda à Concessionária tem o condão de impactar negativamente a atratividade do projeto, bem como de resultar no fenômeno da seleção adversa (i.e., licitantes que efetivamente precificarem o risco apresentarão propostas menos competitivas, de modo a favorecer propostas de licitantes aventureiros que não o fizerem, aumentando o risco de inadimplemento contratual e de pleitos e litígios futuros para renegociações contratuais), ou, então tornar a contratação mais onerosa para o usuário (se tais obras não forem objeto de reequilíbrio econômico-financeiro, é provável que as licitantes as precifiquem em suas propostas, conforme suas próprias projeções, de modo que, mesmo que o gatilho não seja

disparado, a tarifa básica de pedágio refletirá tal precificação, onerando o usuário sem necessidade).

Redação sugerida para o dispositivo

Inclusão de subcláusula

8.4.3[●]. As obras de capacidade condicionadas ao volume de tráfego serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro pelo Poder Concedente.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A execução de obras por gatilhos de demanda deverá ser considerada pela concessionária em sua proposta e não ensejará direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Esta é a prática da ANTT em seus contratos atuais, conforme se vê da cláusula 9.4.4(i) do contrato da RIS. A clausula 8.4.3, por outro lado, não se refere a obras condicionadas a gatilhos previstas no PER, mas a investimentos outros definidos pelo Poder Concedente ao longo da execução contratual.

Contribuição nº 211

Dispositivo

MINUTA DE CONTRATO

8.6. Todos os investimentos da CONCESSÃO deverão estar integralmente amortizados no PRAZO DA CONCESSÃO nos termos da legislação vigente, não cabendo qualquer pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro no advento do termo contratual.

8.7. Todos os BENS DA CONCESSÃO deverão ser integralmente depreciados no PRAZO DA CONCESSÃO, nos termos da legislação vigente, não cabendo qualquer pleito de reequilíbrio econômico-financeiro à CONCESSIONÁRIA ou indenização no final do PRAZO da CONCESSÃO.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição

Os dispositivos em referência violam o art. 78 do Decreto Estadual nº 53.490/2017 e o art. 36 da Lei nº 8.987/1995, que estabelecem que a reversão no advento do termo contratual far-se-á com a indenização das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido. Violam, nesse sentido, também o disposto na cláusula 28.6 do Contrato, que dá cumprimento ao disposto na legislação mencionada. Sugere-se, portanto, a exclusão das subcláusulas 8.6 e 8.7

Redação sugerida para o dispositivo

N/A

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A premissa do projeto é a de que o prazo da concessão é suficiente para a amortização e depreciação dos investimentos realizados pela concessionária, conforme manda o art. 8º do Decreto Estadual nº 53.490/2017.

Por este motivo, na cláusula oitava, os itens 8.6 e 8.7 estabelecem como premissa obrigatória, a ser observada pela concessionária, o fato de que os investimentos deverão ser integralmente amortizados e depreciados no prazo da concessão, conforme prática da ANTT, visualizada nas cláusulas 4.3.3 e 4.3.4 do contrato da RIS.

Em situação de execução ordinária do contrato, esta premissa se imporá e, por não haver investimentos não amortizados e não depreciados, não haverá direito à indenização.

Em caso de eventos que impossibilitem a amortização até a extinção do contrato, não imputáveis como risco da concessionária, esta terá direito à recomposição e à indenização pelos investimentos não amortizados.

Assim, não há qualquer incompatibilidade entre as cláusulas 8ª e 28.6 da Minuta de Contrato, ou ainda entre esta minuta e a legislação de regência.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 212

Dispositivo

MINUTA DE CONTRATO

13.12. Pela execução das suas atividades de fiscalização da CONCESSÃO, a CONCESSIONÁRIA pagará à AGERGS taxa relativa à fiscalização e ao controle dos serviços públicos delegados, na forma do previsto no item do Título I da Tabela de Incidência anexa à ei no 8.109, de 19 de dezembro de 1985, com a redação dada pela Lei no 11.863, de 16 de dezembro de 2002 e da regulamentação vigente, ou outra que vier a sucedê-la.

Contribuição

Entende-se que, em benefício da segurança jurídica, o Contrato deveria veicular fixar o valor a ser pago pela Concessionária a título de fiscalização, com vistas à redução de incertezas e à previsibilidade das regras da Concessão, em benefício de um ambiente seguro e estável para atração de investimentos. Vale ressaltar que a determinação de valor certo a ser pago para o exercício da atividade de fiscalização já é praxe nos contratos de concessão federais (p.ex., RIS, Tramo Central da FNS, etc.).

Redação sugerida para o dispositivo

13.12 A Concessionária deverá recolher à AGERGS, ao longo de todo o prazo da Concessão, a verba de fiscalização que será destinada à cobertura de despesas com a fiscalização e controle dos serviços públicos delegados, tendo início no primeiro mês após a Data de Assunção, no montante anual de R$ [●].

Agradecemos a contribuição.

A Minuta de Contrato, neste ponto, reflete a redação da legislação de regência citada pela cláusula.

Assim, havendo lei expressa tratando do tema, a melhor técnica contratual indica que não é recomendável a fixação do valor a ser pago, pois a tabela de incidência que define o valor

devido a AGERGS pode ser atualizada, criando uma divergência entre o valor disposto em contrato e o efetivamente exigido pela legislação – esta, sim, situação apta a criar insegurança jurídica para o projeto. Caso ocorra alteração na legislação, poderá haver incidência do §3º do art. 9º da Lei 8.987/97.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A Minuta de Contrato, neste ponto, reflete a redação da legislação de regência citada pela cláusula.

Assim, havendo lei expressa tratando do tema, a melhor técnica indica que não é recomendável a fixação do valor a ser pago, pois a tabela de incidência que define o valor devido a AGERGS pode ser atualizada, criando uma divergência entre o valor disposto em contrato e o efetivamente exigido pela legislação – esta, sim, situação apta a criar insegurança jurídica para o projeto. Caso ocorra alteração na legislação, poderá haver incidência do §3º do art. 9º da Lei 8.987/97.

Contribuição nº 213

Dispositivo

MINUTA DE CONTRATO

16.1.1. A cobrança da TARIFA DE PEDÁGIO somente poderá ter início após, cumulativamente:

i. a conclusão dos TRABALHOS INICIAIS constantes do PER;

ii. implantação das praças de pedágio PP1, PP2, PP3, PP4 e PP5;

iii. entrega do Programa de Redução de Acidentes;

iv. entrega do Cadastro do Passivo Ambiental nos termos estabelecidos no PER; e

v. comprovação da integralização do valor e do capital social previsto na subcláusula 22.3.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição

Entende-se que as condições previstas na subcláusula 16.1.1 para início da cobrança da tarifa de pedágio se aplicam à cobrança nas praças de pedágio PP1, PP2, PP3, PP4 e PP5, a serem implantadas pela Concessionária. Entende-se que a cobrança nas praças de pedágio existentes poderá ser realizada pela Concessionária tão logo assuma a operação das mesmas, com a assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens pelas partes. Caso a sugestão não seja aceita, favor indicar os pressupostos de fato e de direito que motivam a impossibilidade de cobrança de pedágio nas praças existentes.

Redação sugerida para o dispositivo

Inclusão de subcláusula

16.1.1.1. A cobrança da TARIFA DE PEDÁGIO nas praças de pedágio existentes terá início imediatamente após a assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens pelas partes.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Em razão da recente alteração legislativa promovida pelo Decreto Estadual nº 54.507/2019, o entendimento é correto e a previsão será revista para se adequar à nova legislação, conforme nova cláusula 16.1.6.

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 214

Dispositivo

MINUTA DE CONTRATO

17.2. Constituem fontes de RECEITAS EXTRAORDINÁRIAS o seguinte rol exemplificativo:

i. Cobrança por publicidade permitida em lei;

ii. Indenizações e penalidades pecuniárias previstas nos contratos celebrados entre a Concessionária e terceiros;

iii. Cobrança de implantação e manutenção de acessos;

iv. Cobrança pelo uso da faixa de domínio;

v. Receitas decorrente do uso comercial de sistema eletrônico de rede de dados ou outro que seja posto à disposição dos usuários;

vi. Receitas decorrentes da prestação de serviços complementares;

vii. Outras receitas cabíveis e permitidas pela legislação em vigor, inclusive aquelas decorrentes da exploração de atividades relacionadas à CONCESSÃO.

Contribuição

Sugere-se, em benefício da segurança jurídica, que o rol de fontes de receitas extraordinárias seja exaustivo. Com isso, reduz-se incertezas e traz-se previsibilidade à Concessão, em benefício de um ambiente seguro e estável para atração de investimentos. Além disso, partindo-se da própria definição contratual, receitas extraordinárias são aquelas decorrentes da exploração de projetos associados à Concessão. As indenizações e penalidades pecuniárias previstas em contratos celebrados entre terceiros e Concessionária em nada se confundem com receitas extraordinárias, uma vez que não decorrem da exploração de projetos associados à Concessão. Vale ressaltar que os contratos celebrados com terceiros pela Concessionária são regidos pelo direito privado, para fins de cumprimento de suas obrigações no âmbito da Concessão, sem qualquer ingerência do Poder Concedente, conforme a cl. 21.5 do Contrato. O recebimento de indenizações e penalidades pecuniárias no âmbito desses contratos ocorrerá em casos em que a Concessionária for lesada, sofrer perdas e danos, etc., de modo que a consideração de tais receitas como extraordinárias tem o condão de impedir que a Concessionária seja mantida indene. Sendo assim, sugere-se a exclusão da cl. 17.2, "ii", do Contrato. Caso a sugestão não seja aceita, favor indicar os pressupostos de fato e de direito que embasam o enquadramento de tais verbas como receitas extraordinárias

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Redação sugerida para o dispositivo

17.2. Constituem fontes de RECEITAS EXTRAORDINÁRIAS o seguinte rol exaustivo ~~exemplificativo~~:

i. Cobrança por publicidade permitida em lei;

~~ii. Indenizações e penalidades pecuniárias previstas nos contratos celebrados entre a Concessionária e terceiros;~~

iii. Cobrança de implantação e manutenção de acessos;

iv. Cobrança pelo uso da faixa de domínio;

v. Receitas decorrente do uso comercial de sistema eletrônico de rede de dados ou outro que seja posto à disposição dos usuários;

~~vi. Receitas decorrentes da prestação de serviços complementares;~~

~~vii. Outras receitas cabíveis e permitidas pela legislação em vigor, inclusive aquelas decorrentes da exploração de atividades relacionadas à CONCESSÃO.~~

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

Por aprimorar o sistema de exploração de receitas extraordinárias, entendemos pertinente a consideração referente à exclusão das indenizações do rol de receitas extraordinárias.

Não se considera pertinente, contudo, a definição exaustiva das fontes de receita, pois previsão do tipo poderá limitar o uso desta modalidade de receita por potenciais interessadas.

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 215

Dispositivo

MINUTA DE CONTRATO

17.3.1. A proposta de exploração de RECEITAS EXTRAORDINÁRIAS deverá ser apresentada pela CONCESSIONÁRIA à AGERGS, acompanhada de, no mínimo:

17.3.2. projeto de viabilidade jurídica, técnica e econômico-financeira,

17.3.3. comprovação da compatibilidade da exploração comercial pretendida com as normas legais e regulamentares aplicáveis ao contrato.

Contribuição

Sugere-se que a decisão acerca da exploração de receitas extraordinárias integre a esfera de liberdade de gestão empresarial da Concessionária. Considerando o caráter acessório de tais receitas em relação ao objeto do Contrato de Concessão, a prescindibilidade da análise da proposta de exploração pela AGERGS nessa hipótese não implicará qualquer prejuízo ao interesse público ou aos usuários do sistema rodoviário.

Vale ressaltar que não se está a questionar o cômputo das receitas extraordinárias para fins de modicidade tarifária, tampouco a prerrogativa de fiscalização da AGERGS sobre as demonstrações financeiras de cada empreendimento que gere receitas acessórias. O que se busca é a flexibilização do controle da AGERGS sobre atividades secundárias, que não se confundem com o serviço público concedido. Vale ressaltar que a restrição excessiva à liberdade de gestão empresarial da Concessionária em relação à exploração de receitas extraordinárias pode resultar em desincentivo para o desenvolvimento de tais oportunidades negociais.

Nesse sentido, sugere-se a exclusão da Cláusula 17.3.1, 17.3.2 e 17.3.3 do Contrato de Concessão. Caso a sugestão não seja aceita, favor indicar os pressupostos de fato e de direito que justificam o controle da AGERGS sobre as propostas de exploração de receitas extraordinárias.

Redação sugerida para o dispositivo

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

N/A

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O Decreto Estadual nº 53.490/2017 não autoriza a dispensa integral da anuência da AGERGS quanto à exploração de receitas extraordinárias. Esta é obrigatória nas hipóteses do art. 33 do Decreto mencionado acima.

Inobstante, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 216

Dispositivo

MINUTA DE CONTRATO

17.5. O contrato de RECEITA EXTRAORDINÁRIA terá natureza precária e vigência limitada ao término deste CONTRATO.

Contribuição

Com vistas à promoção da viabilidade econômico-financeira dos contratos de receita extraordinária, sugere-se que sejam firmados por prazo certo. Sugere-se, ainda, caso necessário para se conferir viabilidade econômico-financeira ao projeto, que a vigência de tais contratos possa ultrapassar a vigência da Concessão, mediante prévia aprovação do Concedente. Vale destacar que tal prática já é adotada nos contratos de concessão de aeroportos do Governo Federal (p.ex., Leilão nº 01/2016; Leilão nº 01/2018).

Redação sugerida para o dispositivo

17.5. O contrato de RECEITA EXTRAORDINÁRIA será celebrado por prazo certo e, como regra, terá vigência limitada ao término deste CONTRATO.

17.5.1. Nos casos em que o prazo remanescente da Concessão não for suficiente para garantir viabilidade econômica ao empreendimento, seu prazo poderá ultrapassar o do Contrato de Concessão, mediante prévia autorização do Concedente.

17.5.1.1. A concessão da autorização fica condicionada à análise de conveniência e oportunidade pelo Concedente, sendo que qualquer negativa não enseja, em qualquer hipótese, reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

17.5.1.2. Uma vez concedida a autorização, fica também expressamente aprovada a manutenção do contrato em questão, mesmo quando da extinção antecipada da Concessão.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Caso o Poder Concedente ou a concessionária sucessora julgue pertinente, poderão interceder e demandar a continuidade da vigência dos contratos. Entretanto, a premissa a ser observada pela concessionária é a sua adstrição ao período de vigência da concessão.

Contribuição nº 217

Dispositivo

MINUTA DE CONTRATO

17.7. Parcela da receita advinda de RECEITA EXTRAORDINÁRIA será revertida à modicidade tarifária, mediante revisão ordinária da TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO.

17.7.1. O valor a ser revertido à modicidade tarifária será definido caso a caso, pelo PODER CONCEDENTE mediante a análise dos resultados das RECEITAS EXTRAORDINÁRIAS, nos termos deste CONTRATO e da regulamentação vigente da AGERGS.

Contribuição

Entende-se que o Contrato deveria veicular regra clara sobre o compartilhamento de receitas extraordinárias. Do modo como prevista, a cláusula traz incertezas e pode vir a desincentivar

a exploração de receitas extraordinárias pela Concessionária. Assim, sugere-se, em linha com as recentes concessões de rodovias outorgadas pela ARTESP no Estado de São Paulo, a exclusão das subcláusulas 17.7 e 17.7.1 e que se fixe um percentual a incidir sobre as receitas extraordinárias para ser pago ao Poder Concedente.

Redação sugerida para o dispositivo

17.7. As RECEITAS EXTRAORDINÁRIAS servirão como base de cálculo para incidência do percentual de 3% (três por cento) a ser pago ao PODER CONCEDENTE.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A disposição da Minuta de Contrato reflete o previsto no §1º, do art. 33 do Decreto Estadual nº 53.490/2017. A previsão não deve ser considerada um desestímulo, pois o §2º deste mesmo artigo do Decreto assegura que as receitas provenientes da exploração de receitas adicionais deverão ser suficientes para remunerar os custos e os investimentos realizados pela concessionária.

Entendemos que, ao contrário, a fixação de um percentual único é que poderia constituir desincentivo para a exploração de atividades acessórias, por restringir as possibilidades de adaptação do compartilhamento de ganhos em cada caso concreto.

Contribuição nº 218

Dispositivo

MINUTA DE CONTRATO

19.3. O PODER CONCEDENTE é responsável pelos seguintes riscos relacionados à CONCESSÃO:

Contribuição

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Em linha com as subcláusulas 19.2.10 e 19.2.27, sugere-se a inclusão, no rol de riscos atribuídos ao Concedente, do risco relativo aos custos de alterações nas localizações ou tipo dos dispositivos nas obras de melhoria previstas no PER, quando tais alterações decorrerem de solicitação do Concedente.

Redação sugerida para o dispositivo

Inclusão de subcláusula

19.3.20. custos advindos de alterações nas localizações ou tipo dos dispositivos nas obras de melhoria previstas no PER, quando tais alterações decorrerem de solicitação do Concedente

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A contribuição já é contemplada pela cláusula 19.3.15 da Minuta de Contrato, que reconhece como risco do Poder Concedente toda e qualquer alteração unilateral no contrato por exigência do Poder Concedente.

Contribuição nº 219

Dispositivo

MINUTA DE CONTRATO

19.3. O PODER CONCEDENTE é responsável pelos seguintes riscos relacionados à CONCESSÃO:

19.3.8. custos decorrentes da recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental relacionado ao SISTEMA RODOVIÁRIO, gerado pelas atividades relativas à CONCESSÃO;

Contribuição

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Em linha com as melhores práticas de alocação de riscos em contratos de concessão, e com vistas a se trazer segurança jurídica para a aplicação das previsões contratuais, entende-se que o Poder Concedente deve assumir responsabilidade pelos custos decorrentes da recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental relacionado ao Sistema Rodoviário, cujo fato gerador tenha se materializado antes da Data de Assunção.

Redação sugerida para o dispositivo

19.3.8. custos decorrentes da recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental relacionado ao SISTEMA RODOVIÁRIO, cujo fato gerador tenha se materializado antes da Data de Assunção ~~gerado pelas atividades relativas à CONCESSÃO;~~

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 220

Dispositivo

MINUTA DE CONTRATO

24.6. É vedado à CONCESSIONÁRIA:

24.6.1.Conceder empréstimos, financiamentos ou quaisquer outras formas de transferências de recursos para seus acionistas ou PARTES RELACIONADAS, exceto transferências a titulo de distribuição de dividendos, pagamentos de juros sobre capital próprio e pagamentos pela contratação de obras e serviços celebrados em condições equitativas de mercado;

Contribuição

Em linha com as melhores práticas de contratação e com vistas a assegurar a sustentabilidade econômico-financeira, a lisura e a transparência das contratações de obras no âmbito da Concessão, sugere-se que seja vedada a contratação de partes relacionadas

para atividades de engenharia. A possibilidade de contratação de partes relacionadas para obras e serviços de engenharia tem o condão de esvaziar o mecanismo de integralização de capital social adicional, sendo temerária a sua manutenção no Contrato. Caso tal sugestão não seja aceita, sugere-se, em linha com as minutas recentes de contratos de concessão da ARTESP, que seja exigida a elaboração, pela Concessionária, em até 1 mês contado da Data de Assunção, de política de transações com partes relacionadas, observando, no que couber, as melhores práticas recomendadas pelo Código Brasileiro de Governança Corporativa - Companhias Abertas, editado pelo Instituto Brasileiro de Governança Corporativa (IBGC), bem como pelo Regulamento do Novo Mercado, ou por aqueles que venham a substituí-los como referência perante a Comissão de Valores Mobiliários - CVM. Além da edição da política, sugere-se que em até 1 (um) mês contado da celebração de contrato com partes relacionadas, e com, no mínimo, 5 (cinco) dias úteis do início da execução das obrigações nele convencionadas, a Concessionária deverá divulgar, em seu sítio eletrônico, as seguintes informações sobre a contratação realizada: (i) informações gerais sobre a PARTE RELACIONADA contratada; (ii) objeto da contratação; (iii) prazo da contratação; (iv) condições gerais de pagamento e reajuste dos valores referentes à contratação; e (v) justificativa da administração para a contratação com a PARTE RELACIONADA em vista das alternativas de mercado.

Além disso, tendo em vista a possibilidade, conforme a subcláusula 22.2.1, de redução de capital social até o limite de R$ 75.000.000,00, sugere-se que a redação do dispositivo em referência seja ajustada para ficar de acordo com subcláusula 22.2.1

Redação sugerida para o dispositivo

24.6. É vedado à CONCESSIONÁRIA:

24.6.1.Conceder empréstimos, financiamentos ou quaisquer outras formas de transferências de recursos para seus acionistas ou PARTES RELACIONADAS, exceto transferências a titulo de distribuição de dividendos, pagamentos de juros sobre capital próprio e ~~pagamentos pela contratação de obras e serviços celebrados em condições equitativas de mercado~~ redução do capital social até o limite mínimo previsto na subcláusula 22.3

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A organização dos modos de execução das obrigações, conforme contemplados no contrato, são de exclusiva responsabilidade da concessionária, inexistindo razão que justifique a proibição da contratação de serviços de engenharia junto a partes relacionadas.

Restrição deste tipo poderá afastar da concorrência interessados que tenham por estratégia o aproveitamento de sinergias proporcionadas pela utilização de serviços desempenhados por empresas de seu grupo empresarial, o que seria contrário ao estímulo da competição na licitação.

Ademais, a Minuta de Contrato já apresenta exigências que assegurem a transparência das transações efetuadas com partes relacionadas. Conforme se depreende da cláusula 12.14, as operações com partes relacionadas deverão ser informadas e detalhadas perante o Poder Concedente e a AGERGS, além de ter de observar as disposições acerca das contratações com terceiros previstas pela Cláusula 21ª da Minuta de Contrato.

Por fim, não se entende pertinente estipular em contrato limitações à política de distribuição de dividendos e demais pagamentos entre a SPE e seus acionistas. A gestão destes aspectos é de responsabilidade da concessionária, observada a obrigação de assegurar a sua sustentabilidade econômico-financeira e as demais disposições contratuais.

Inobstante, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 221

Dispositivo

MINUTA DE CONTRATO

28.6. A reversão no advento do termo contratual far-se-á com a indenização das parcelas dos investimentos vinculados a BENS REVERSÍVEIS, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido.

Contribuição

Tendo em vista o disposto no art. 78 do Decreto Estadual nº 53.490/2017 e no art. 36 da Lei nº 8.987/1995, que estabelecem que a reversão no advento do termo contratual far-se-á com a indenização das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido, sugere-se que a Concessionária seja autorizada a continuar a explorar o objeto do Concessão até que a parcela da indenização que lhe for devida seja efetivamente paga. Com isso, mitiga-se o risco de eventual inadimplemento do Poder Público (ou do futuro operador da Concessão) em relação à indenização.

Redação sugerida para o dispositivo

Inclusão de subcláusulas

28.6.1. A Concessionária poderá continuar a explorar o objeto da Concessão enquanto a indenização das parcelas dos investimentos vinculados a Bens Reversíveis não amortizados ou depreciados não for integralmente paga pelo Concedente, ou, ainda, se questionado seu valor judicialmente, até o pagamento do valor da indenização fixado definitivamente após o trânsito em julgado da respectiva decisão.

28.6.1.1. O lucro auferido pela Concessionária com a exploração da Concessão durante esse período deverá ser descontado do montante da indenização devida pelo Poder Concedente pelos investimentos vinculados a Bens Reversíveis não amortizados ou depreciados.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

O direito a indenização não gera direito à continuidade no contrato de concessão para além do prazo de sua vigência, tratando-se de contribuição contrária ao art. 175 da Constituição Federal.

Contribuição nº 222

Dispositivo

MINUTA DE CONTRATO

30.1. O PODER CONCEDENTE poderá, a qualquer tempo, encampar a CONCESSÃO por motivos de interesse público, mediante lei autorizativa específica e após prévio pagamento da indenização, a ser calculada levando em consideração os seguintes parâmetros:

Contribuição

A encampação é forma de extinção de contratos de concessão, caracterizada pela retomada do serviço público pelo Poder Concedente, por motivo de interesse público, sempre precedida de justa indenização em dinheiro, conforme estabelecido pelo art. 79 do Decreto Estadual nº 53.490/2017 e pelo art. 37 da Lei 8.987/1995. A encampação, portanto, é ato unilateral do Poder Concedente, sobre o qual a Concessionária não possui qualquer tipo de ingerência.

Nesse sentido, a encampação consiste em medida drástica, que impede a Concessionária de atingir o retorno originalmente esperado com a exploração da Concessão. E tal prerrogativa não pode ser simplesmente frustrada por liberalidade da Administração, sob pena de grave insegurança jurídica e comprometimento do ambiente de negócios no País.

Vale ressaltar que concessões compreendem investimentos de longo prazo, de maneira que o retorno esperado pelo licitante vencedor é auferido ao longo de uma dilação temporal (e não instantaneamente). Assim, é necessário assegurar à Concessionária a percepção exata e precisa dos lucros que poderiam ser auferidos em virtude da continuidade do contrato, caso a Concessão venha a ser encampada. Isto é, necessário que os lucros cessantes adentrem o cômputo da indenização.

Note-se que as concessões rodoviárias do Estado de São Paulo incluem os lucros cessantes no rol de parâmetros a serem considerados para o cálculo da indenização em caso de encampação (p.ex., concessões da ViaPaulista e da Entrevias).

Redação sugerida para o dispositivo

30.1. O PODER CONCEDENTE poderá, a qualquer tempo, encampar a CONCESSÃO por motivos de interesse público, mediante lei autorizativa específica e após prévio pagamento da indenização, a ser calculada levando em consideração os seguintes parâmetros:

30.1.[●]. lucros cessantes

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A indenização em caso de encampação será realizada nos termos do art. 79 do Decreto Estadual nº 53.490/2017 e dos art. 37 e 36 da Lei Federal nº 8.987/1995, conforme disposto na cláusula 28.5 da Minuta de Contrato.

Contribuição nº 223

Dispositivo

MINUTA DE CONTRATO

38.2.1. Após o esgotamento da via administrativa, qualquer das partes poderá propor a resolução definitiva dos conflitos relacionados ao CONTRATO por meio de arbitragem.

Contribuição

Com vistas a se garantir mínima previsibilidade em relação ao tempo de processamento da controvérsia na via administrativa, sugere-se que as partes possam pleitear a resolução definitiva dos conflitos relacionados ao Contrato por meio de arbitragem após transcorridos 12 (doze) meses do protocolo do pedido de apreciação da controvérsia junto à AGERGS. A falta de indicação de prazo como alternativa ao esgotamento da via administrativa pode vir

a restringir o direito das partes de acionarem o mecanismo legítimo de solução de controvérsias no âmbito do Contrato, o que eleva o grau de incerteza associado ao projeto.

Redação sugerida para o dispositivo

38.2.1. Após o esgotamento da via administrativa, ou após transcorridos 12 (doze) meses do protocolo do pedido de apreciação da controvérsia junto à AGERGS, qualquer das partes poderá propor a resolução definitiva dos conflitos relacionados ao CONTRATO por meio de arbitragem.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Entendemos pertinente a recomendação, como forma de mitigar a insegurança jurídica quanto ao procedimento de arbitragem, o que virá refletido na versão final da minuta do contrato.

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 226

Dispositivo

MINUTA DE CONTRATO

20.4.5 Além da revisão do tráfego prevista na subcláusula 20.4.3, poderão ser consideradas, desde que de comum acordo entre as partes, outras informações apuradas durante a vigência do CONTRATO, para fins de substituir variáveis estimadas na elaboração do FLUXO DE CAIXA MARGINAL.

Contribuição

Considerando a necessidade em se conferir estabilidade e segurança jurídica aos processos de reequilíbrio econômico financeiro do Contrato, entende-se que a presente disposição

deverá ser excluída, vedando-se a rediscussão, pelas partes a respeito das premissas do reequilíbrio, exceto premissas relacionadas ao tráfego

Redação sugerida para o dispositivo

N/A

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A previsão não enseja insegurança jurídica, haja vista que sua implementação depende do comum acordo entre as partes. Ademais, confere maior flexibilidade para a apuração e definição dos meios necessários à recomposição do efetivo desequilíbrio suportado pela concessionária.

Contribuição nº 227

Dispositivo

MINUTA DE CONTRATO

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

Contribuição

Fazemos referência à Cláusula 6.4.1 do Contrato de Concessão que estabelece prazo de análise dos projetos executivos pelo Poder Concedente. Sugere-se inclusão de subcláusula, prevendo que eventual descumprimento do prazo implique na aceitação automática do projeto executivo.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Entende-se que a inclusão desta previsão é importante para preservar os marcos contratuais e o início da execução das obras pela Concessionária, além de vincular o Poder Concedente ao prazo estipulado. Ademais, entende-se que eventual aceitação tácita dos projetos executivos pelo Poder Concedente não acarreta em qualquer prejuízo à concessão, vez que a concessionária permanece vinculada ao atendimento dos parâmetros de qualidade e desempenho, sob pena de aplicação das penalidades contratuais.

Redação sugerida para o dispositivo

6.4.2. Caso o PODER CONCEDENTE não se manifeste no prazo indicado pela subcláusula 6.4.1, o projeto executivo apresentado será considerado aprovado.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Para se manter a paridade nos procedimentos de aprovação dos anteprojetos e dos projetos executivos, entende-se pertinente introduzir modificação no dispositivo em comento.

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 228

Dispositivo

16.4.4. Os ganhos de produtividade da concessionária ao longo da concessão deverão ser compartilhados com os usuários, tendo como premissa o incentivo a melhoria da eficiência da CONCESSIONÁRIA.

Contribuição

Fazemos referência à Cláusula 16.4.1 que aponta sobre o compartilhamento dos ganhos de produtividade da concessionária com os usuários (usualmente denominado de "Fator X"). Ocorre que, nos atuais modelos concessões rodoviárias, tem-se adotado como "melhor

prática" a retirada do Fator X ou qualquer outro dispositivo que vise compartilhar ganhos de produtividade da concessionária. Neste sentido, uma vez que a Concessionária possui condições de prestar os serviços conforme os parâmetros contratuais, qualquer ganho de produtividade que não afete a execução do contrato, não deve ser compartilhado, vez que o interesse público na prestação dos serviços já está assegurado. Portanto, sugere-se a exclusão da Cláusula 16.4.4

Redação sugerida para o dispositivo

N/A

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A previsão de mecanismos de compartilhamento de ganhos de produtividade é exigência do art. 35 do Decreto Estadual nº 53.490/2017 e foi adequada para agora fazer parte das revisões quinquenais, conforme resposta à contribuição 179.

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 229

Dispositivo

19.3.11. discrepâncias entre as condições do SISTEMA RODOVIÁRIO no momento da formulação da PROPOSTA e da DATA DE ASSUNÇÃO;

Contribuição

Fazemos referência à Cláusula 19.3.11 que aponta risco do Poder Concedente por eventuais discrepâncias nas condições do sistema rodoviário, posteriores à assunção da proposta e anteriores à data de assunção. A alocação desse risco para o Poder Concedente tem grande

potencial de geração de pleito contratual no início do contrato de concessão, impactando a execução do contrato que nasce "imperfeito".

Neste sentido, sugere-se a exclusão da Cláusula, sendo substituída por previsão que aponte que a Concessionária, no procedimento licitatório, deverá realizar as avaliações necessárias para pleno conhecimento do trecho a ser concedido e realize a proposta considerando os efeitos de degradação das condições do sistema rodoviário até a Data de Assunção. Neste sentido, resta claro que a Concessionária deverá realizar as intervenções necessárias para entrega do trecho nas condições estabelecidas no PER.

Redação sugerida para o dispositivo

N/A

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A Minuta de Edital já contempla a previsão de visita técnica facultativa (item 4), conforme admitido pelos órgãos de controle, junto ao Sistema Rodoviário, assim como, a repartição de riscos prevista na Minuta de Contrato já reflete a sugestão realizada.

Conforme se depreende da Cláusula 19.3.11 da Minuta de Contrato, o Poder Concedente assume o risco tão somente de alterações nas condições do sistema rodoviário no período entre a apresentação da proposta e a data de assunção. O risco quanto a aferição das condições desta rodovia até o momento de elaboração da proposta é integralmente da concessionária.

Inobstante, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão da alocação de risco.

Contribuição nº 230

Dispositivo

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

ANEXO 5 - DESCONTO DE REEQUILÍBRIO E ACRÉSCIMO DE REEQUILÍBRIO – METODOLOGIA DE CÁLCULO DO FATOR D.

Contribuição

Fazemos referência ao Anexo 5 do Contrato. Considerando as melhores práticas para aplicação do desconto de reequilíbrio e acréscimo de reequilíbrio, sugerimos a revisão das tabelas prevendo fatores com até 5 casa decimais (tabela I), como forma de conferir maior precisão aos coeficientes de reequilíbrio. Ademais, com relação às tabelas relacionas ao acréscimo e desconto de reequilíbrio, sugerimos incluir fatores de coeficiente temporal para o Fator D e o Fator A, e de coeficiente de ajuste adicional para o Fator A.

Redação sugerida para o dispositivo

N/A

Resposta

Agradecemos a contribuição.

As sugestões serão incorporadas ao edital e minuta do contrato.

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 233

Dispositivo

MINUTA DO CONTRATO

18 - PENALIDADES

18.7. Na aplicação das sanções, serão observadas as seguintes circunstâncias, com vistas a garantir a sua proporcionalidade:

i. A natureza e a gravidade da infração;

ii. Os danos dela resultantes para os USUÁRIOS, para a segurança de pessoas e bens e para o

iii. As vantagens auferidas pela CONCESSIONÁRIA em decorrência da infração;

iv. As circunstâncias atenuantes e agravantes;

v. A situação econômica e financeira da CONCESSIONÁRIA, em especial a sua capacidade de honrar compromissos financeiros, gerar receitas e manter a execução do CONTRATO;

vi. Os antecedentes da CONCESSIONÁRIA, inclusive eventuais reincidências.

Contribuição

Fazemos referência à cláusula 18.7 que estabelece critérios para aplicação de penalidade. Entende-se necessário complementação do disposto na mencionada cláusula, de forma que se estabeleça parâmetros claros e objetivos para determinação do valor das multas, estabelecendo as condições para que se diferencie o descumprimento de cada requisito contratual, com gradação de faixa de aplicação multa para cada tipo de descumprimento contratual e o correspondente aumento no valor da multa em caso de agravantes.

Redação sugerida para o dispositivo

N/A

Resposta

Agradecemos a contribuição.

As Cláusulas 18.2 e 18.3 da Minuta de Contrato estabelecem as condutas e as penalidades aplicáveis de forma objetiva. A Cláusula 18.7, porém, não se destina a tanto. Esta estabelece um rol de preceitos a serem observadas pelo Poder Concedente na aplicação de penalidades, voltadas a garantir a proporcionalidade das penalidades às infrações constatadas. As penalidades em espécie estão contempladas nos itens antecedentes da cláusula 18, na tabela da cláusula 18.2.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 235

Dispositivo

MINUTA DO CONTRATO

ANEXO 7 - SISTEMA DE MENSURAÇÃO DE DESEMPENHO

Os indicadores serão classificados conforme detalhado nas notas a seguir:

* Nota 1: Somente será atribuída para refletir o integral cumprimento, pela Concessionária, de determinado INDICADOR DE DESEMPENHO.

* Nota 0: Será atribuída no caso de descumprimento, cumprimento parcial ou inconformidades no cumprimento do INDICADOR DE DESEMPENHO, que tenham sido verificadas no âmbito das atividades fiscalizadoras relacionadas ao período considerado.

Contribuição

Fazemos referência ao Anexo 7 de Sistema de Mensuração de Desempenho. Considerando que os indicadores são binários (nota 1 ou 0), inexiste valoração gradativa que permita notas intermediárias correspondentes à execuções parciais.

Neste sentido, sugere-se a criação de parâmetros mínimos e máximos de cumprimentos, ponderando-se pela complexidade e importância de cada indicador, com aplicação de penalidades graduais, compatíveis com o desempenho atingido. Como sugestão indica-se que seja considerada nota = 1 para cumprimento de pelo 90% do indicador; nota = 0 para não atingimento de ao menos 70% do indicador e nota variando de 0,7 a 0,9, de maneira proporcional nos casos em que se atinjam valores entre 70% e 90% do indicador.

Redação sugerida para o dispositivo

N/A

Resposta

Agradecemos a contribuição.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

A contribuição é válida. Todavia, a lógica do fator de desempenho é pontuar o atingimento integral da meta. Assim, em não sendo entregue determinada obra, a meta é considerada não atingida, o que será revertido somente com a funcionalidade integral do ativo a ser implantado.

Contribuição nº 236

Dispositivo

MINUTA DO CONTRATO

ANEXO 7 - SISTEMA DE MENSURAÇÃO DE DESEMPENHO

Sistema de Comunicação - Recuperar as “não conformidades” na sinalização viária e nos elementos de contenção viária, conforme diretrizes de operação do PER.

O Sistema de Comunicação será considerado satisfatório quando:

* Atender aos padrões exigidos no PER, tendo a comprovação feita pelo relatório de monitoramento definido no PER em seu item 4.2.2.

* Não possuir infrações detectadas e não solucionadas pelo PODER CONCEDENTE de acordo com o PER, no período de avaliação.

Contribuição

Fazemos referência ao Anexo 7 de Sistema de Mensuração de Desempenho, relacionado aos Sistemas de Comunicação. O parâmetro indicado é bastante rigoroso, sugere-se adequação da penalidade para atendimento de parâmetro mínimo de 90% das não conformidades, sob pena de acarretar em onerosidade excessiva da execução contratual.

Redação sugerida para o dispositivo

O Sistema de Comunicação será considerado satisfatório quando:
* Atender aos padrões exigidos no PER para no mínimo 90% do trecho avaliado, tendo a comprovação feita pelo relatório de monitoramento definido no PER em seu item 4.2.2.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

* Solucionar no mínimo 90% das possuir infrações detectadas pelo PODER CONCEDENTE de acordo com o PER, no período de avaliação

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O projeto está em conformidade com os projetos federais em execução.

A sugestão não será acatada.

Contribuição nº 237

Dispositivo

MINUTA DO CONTRATO

ANEXO 7 - SISTEMA DE MENSURAÇÃO DE DESEMPENHO

Condições de Superfície - Recuperar buracos e panelas e atender os segmentos homogêneos de avaliação aos índices de conforto e condições de superfície dos pavimentos, conforme PER.

As condições de superfície serão consideradas adequadas quando:

* Atenderem aos padrões exigidos no PER, tendo a comprovação feita pelo relatório de monitoramento definido no PER em seu item 4.2.1.

* Não possuir infrações detectadas e não solucionadas pelo PODER CONCEDENTE de acordo com o PER, no período de avaliação.

Contribuição

Fazemos referência ao Anexo 7 de Sistema de Mensuração de Desempenho, relacionado aos Sistemas de Comunicação. O parâmetro indicado é bastante rigoroso, sugere-se adequação da penalidade para atendimento de parâmetro mínimo de 90% das não conformidades, sob pena de acarretar em onerosidade excessiva da execução contratual

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Redação sugerida para o dispositivo

As condições de superfície serão consideradas adequadas quando:

* Atender aos padrões exigidos no PER para no mínimo 90% do trecho avaliado, tendo a comprovação feita pelo relatório de monitoramento definido no PER em seu item 4.2.1.

* Solucionar no mínimo 90% das possuir infrações detectadas pelo PODER CONCEDENTE de acordo com o PER, no período de avaliação.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O projeto está em conformidade com os projetos federais em execução.

A sugestão não será acatada.

Contribuição nº 238

Dispositivo

MINUTA DO CONTRATO

ANEXO 7 - SISTEMA DE MENSURAÇÃO DE DESEMPENHO

Manutenção - Recuperar as “não conformidades” de conservação de rotina, conforme diretrizes do PER.

Os serviços de manutenção serão considerados adequados quando a CONCESSIONÁRIA não possuir descumprimentos pendentes em relação ao PER.

Contribuição

Fazemos referência ao Anexo 7 de Sistema de Mensuração de Desempenho, relacionado aos serviços de manutenção. O parâmetro indicado é bastante rigoroso, sugere-se adequação da penalidade para atendimento de parâmetro mínimo de 90% das não conformidades, sob pena de acarretar em onerosidade excessiva da execução contratual

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Redação sugerida para o dispositivo

Os serviços de manutenção serão considerados adequados quando a CONCESSIONÁRIA atender 90% das não conformidades detectadas pelo PODER CONCEDENTE de acordo com o PER, no período de avaliação.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O projeto está em conformidade com os projetos federais em execução. O item 4.2.1 do PER já estabelece tolerância de 10% para a medição realizada, contemplando a sugestão.

A sugestão não será acatada.

Contribuição nº 239

Dispositivo

MINUTA DO CONTRATO

ANEXO 7 - SISTEMA DE MENSURAÇÃO DE DESEMPENHO

Socioambiental - Recuperar as “não conformidades” ambientais conforme diretrizes do PER

Os serviços de recuperação socioambiental serão considerados adequados quando a CONCESSIONÁRIA não possuir não conformidades pendentes em relação ao PER.

Contribuição

Fazemos referência ao Anexo 7 de Sistema de Mensuração de Desempenho, relacionado à frente socioambiental. O parâmetro indicado é bastante rigoroso, sugere-se adequação da penalidade para atendimento de parâmetro mínimo de 90% das não conformidades, sob pena de acarretar em onerosidade excessiva da execução contratual.

Redação sugerida para o dispositivo

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Os serviços de manutenção serão considerados adequados quando a CONCESSIONÁRIA atender 90% das não conformidades detectadas pelo PODER CONCEDENTE de acordo com o PER, no período de avaliação

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O projeto está em conformidade com os projetos federais em execução.

A sugestão não será acatada.

Contribuição nº 242

Dispositivo

MINUTA DO CONTRATO

6. PROJETOS

6.4.3. A CONCESSIONÁRIA arcará com os custos decorrentes de eventuais reanálises e alterações solicitadas pelo PODER CONCEDENTE.

Contribuição

Fazemos referência à Cláusula 6.4.3 da Minuta do Contrato que atribui à Concessionária o custo de reanálise dos projetos. Entende-se que não seria razoável que a Concessionária arque com os custos de qualquer alterações solicitadas pelo PODER CONCEDENTE no projeto executivo, uma vez que os anteprojetos foram aprovados. Neste sentido, entende-se que Concessionaria deve responder apenas pelos custos doas projetos caso haja desconformidade do projeto executivo com o anteprojeto.

Redação sugerida para o dispositivo

N/A

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Resposta

Agradecemos a Contribuição.

A elaboração de projetos é obrigação da concessionária, sendo natural que suporte os custos envolvidos em sua formulação e aprovação junto ao Poder Concedente.

Contribuição nº 263

Item

MINUTA DO CONTRATO

6. Cláusula 1.2. xviii – Erro material detectado. Onde se lê subcláusula 21.6, leia-se subcláusula 20.6.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 264

7. Cláusula 1.2 " l" – Na definição de "Tarifa Básica de Pedágio", sugere-se inclusão na redação de que a tarifa será cobrada em ambos os sentidos de tráfego da rodovia.

Resposta

Agradecemos a contribuição

O Anexo F do PER define o local exato de cada uma das cinco praças de pedágio e os diagramas disponibilizados no tomo IV dos estudos de engenharia permite com que se tenha certeza de que o pedágio será cobrado no sentido Santa Maria e Tabaí. Entendemos que a cláusula 1.2 diz respeito apenas ao glossário, e que possivelmente, inclusive a pedido da própria concessionária, eventuais ajustes na forma de cobrança poderão vir a ocorrer.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 265

8. Cláusula 1.2 " xxxiii" – Na definição de IRT, clarificar que "IPCAo" está referido ao 2º mês anterior à data base contratual e "IPCA1" está referido ao 2º mês anterior à data do reajuste.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Os valores serão especificados na versão final e atualizada da Minuta de Contrato.

Inobstante, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

.

Contribuição nº 266

9. Cláusula 3.5.2: Sugere-se a exclusão desta subcláusula de modo a coibir práticas indesejáveis de lances inexequíveis na oferta da Tarifa Básica de Pedágio que poderão inviabilizar a contratação do financiamento de longo prazo.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A Cláusula 3.5.2 possui a seguinte redação:

> 3.5.2 Verificação, no 24º (vigésimo quarto) mês contado da assinatura do TERMO DE ARROLAMENTO E TRANSFERÊNCIA DE BENS, da inviabilidade da contratação do(s) financiamento(s) de longo prazo pela CONCESSIONÁRIA por questões de mercado, nos casos em que seja(m) necessário(s) para a continuidade da CONCESSÃO;

Referida cláusula, contudo, não estimula a apresentação de lances inexequíveis, afinal, somente poderá ser utilizada em caso de inviabilização da obtenção do financiamento por razões de mercado, isto é, por razões não ensejadas pela concessionária.

Caso esta tenha dado causa à inviabilização do financiamento, com uma proposta inexequível, esta suportará a obrigação de indenizar a administração pública e as penalidades aplicáveis.

Ademais, a Minuta de Edital prevê uma série de dispositivos que desestimulam a apresentação de propostas inexequíveis, tais como o plano de negócios, a carta de instituição financeira sobre a sua viabilidade e de auditoria independente sobre a sua adequação tributária e contábil e a carta de declaração de intenção de financiamento.

Inobstante, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 267

10. Cláusula 5.1.1: solicita-se disponibilização das eventuais licenças ambientais vigentes (LP, LI, LO) e relação das respectivas condicionantes ambientais.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A obtenção e renovação das licenças é obrigação que incumbe à concessionária. Inobstante, os estudos ambientais realizados já foram avaliados e aprovados pelo órgão de licenciamento, conforme documentação que será anexada ao edital, que indicará as diretrizes para obtenção do licenciamento.

Contribuição nº 268

11. Cláusulas 6.3 e 6.4: Sugere-se o preenchimento dos prazos listados com “ [●] “ em dias.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Os espaços serão preenchidos na versão final das minutas.

Contribuição nº 269

12. Cláusula 7.2.2: o montante destinado a desapropriação e desocupações no valor de R$ 39.845.429,82 diverge do valor de R$ 40.266.822,28 constante do Apêndice C do PER. Sugerimos revisar a redação pertinente.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A redação dos dispositivos será corrigida.

Contribuição nº 270

13. Cláusula 7.2.2.1: de forma a clarificar a abrangência da verba estipulada na subcláusula 7.2.2, sugere-se alteração na redação desta subcláusula para: “O montante para desapropriação previsto na subcláusula 7.2.2 deverá ser utilizado para a execução dos atos referidos na subcláusula 7.2.1 para elaboração de cadastros, laudos de avaliação, minuta de decreto, indenizações de terra nua e benfeitorias, honorários advocatícios, taxas e publicações necessários para promover os atos associados á desapropriação”.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 271

14. Cláusula 7.3.3: Detectamos um erro material na redação desta cláusula. Onde se lê subcláusula 7.2.3, leia-se subcláusula 7.3.2.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A redação dos dispositivos será corrigida.

.

Contribuição nº 272

Cláusula 7.3.4 menciona que a Concessionária deverá arcar com todos os gastos para execução do plano de gestão social, sem que lhe caiba indenização. Sugere-se exclusão desta cláusula, tendo em vista que a cláusula 7.2.2 já contempla a verba destinada a desapropriação e desocupações.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A execução do plano de gestão social não está abrangida pela cláusula 7.2.2 e é obrigação que deverá ser suportada exclusivamente pela concessionária, em linha com as práticas das recentes concessões rodoviárias federais.

Contribuição nº 273

16. Cláusula 8.1.4.2: Sugere-se disponibilizar cópia do Contrato de Recuperação e Manutenção – Santa Maria, mencionado nesta subcláusula, tendo em vista a implantação da praça de pedágio P5 neste segmento rodoviário, bem como necessidade de previsão da data de transferência das obrigações contratuais para a futura concessionária.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Os contratos de recuperação e manutenção existentes sobre a RSC-287 serão encerrados por ocasião da assinatura do contrato de concessão. A previsão da Cláusula 8.1.4.2 será revista em função desta informação.

Contribuição nº 274

17. Cláusula 8.4.1.1: Visando não onerar desnecessariamente os usuários, sugere-se que o prazo para conclusão das obras de ampliação de capacidade condicionadas ao volume de tráfego seja ampliado de 12 meses para 36 ou 48 meses, com limite máximo anual de implantação de 40 km, conforme critérios adotados no Edital 01/2018 da 4ª Etapa do Programa de Concessão de rodovias da ANTT (RIS).

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O prazo de conclusão das obras condicionadas será alterado para 36 meses, com readequação da redação, para que o prazo comece sua contagem do atingimento do VDMA, e não da notificação do Poder Concedente, de forma a assegurar a manutenção dos níveis de serviço. Porém, não será limitado a quantidade máxima de duplicação para cada ano da concessão.

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 275

18. Cláusula 12.1.4: Conforme critérios adotados no Edital 01/2018 da 4ª Etapa do Programa de Concessão de rodovias da ANTT (RIS) e visando maior transparência à

população, sugere-se adição de subitem nesta subcláusula com a redação "exigência de realização de processo competitivo junto ao mercado, como condição à contratação com PARTES RELACIONADAS (construtoras) das Obras e Serviços referentes à Cláusula 8".

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A Minuta de Contrato já apresenta exigências que assegurem a transparência das transações efetuadas com partes relacionadas. Conforme se depreenda da cláusula 12.14, as operações com partes relacionadas deverão ser informadas e detalhadas perante o Poder Concedente e a AGERGS, além de ter de observar as disposições acerca das contratações com terceiros previstas pela Cláusula 21ª da Minuta de Contrato.

Contribuição nº 276

19. Cláusula 13.6.1.1: Sugere-se complementar esta subcláusula com a redação: "... para o saneamento da infração, obedecendo-se os prazos contidos na subcláusula 18.2 e no PER".

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A subcláusula 18.2 não estabelece prazos, mas tão somente o valor das penalidades em casos de infrações específicas. A observância dos prazos do PER é obrigação que se impõe à Concessionária e estes terão de ser observados mesmo em face dos prazos de correção das infrações concedidos pela fiscalização.

Contribuição nº 277

20. Cláusula 14.1.1: Sugere-se que o montante destinado aos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT) conste nesta subcláusula, como um valor fixo anual,

correspondendo a 0,25% do valor presente líquido da receita operacional bruta constante dos Estudos de Viabilidade do Poder Concedente, tal como adotado pela ANTT. Faz-se necessário fixar este montante, tendo em vista que o Plano de Negócios a ser apresentado pela licitante vencedora não ser vinculante ao contrato.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A cláusula será readequada para estabelecer um valor anual fixo correspondente a 0,25% da receita operacional bruta da concessionária, apurada anualmente, salvo no primeiro ano de contrato. Não serão adotados valores referenciais ou estimados pelo Poder Concedente em seus estudos ou pela concessionária em seu plano de negócios.

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 278

21. Cláusula 16.1 (ii): Além do atendimento às demais exigências contidas em (i), (iii), (iv) e (v), sugere-se permissão para início de cobrança de pedágio individualmente por praça implantada e não após a conclusão de todas as praças.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Em função de recente alteração introduzida pelo Decreto Estadual nº 54.507/2019, os pedágios já existentes poderão ser cobrados a partir da assinatura do contrato. A minuta será alterada para se adequar à nova legislação.

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 279

22. Cláusula 16.4.4 menciona que "os ganhos de produtividade da concessionária ao longo da concessão deverão ser compartilhados com os usuários ...".

Dada a subjetividade desta cláusula, sugere-se exclusão da mesma, conforme redação adotada nos novos editais referentes à 4ª Etapa do Programa de Concessões Federais da ANTT.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A previsão do compartilhamento de ganhos de produtividade é uma exigência do art. 35 do Decreto Estadual nº 53.490/2017. Sua redação reflete exatamente a exigência legal. Alteramos, contudo, para periodicidade quinquenal, visto que os ganhos de produtividade não devem ser apurados em curtos espaços de tempo.

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 280

23. Cláusula 17.2 (iv): Entendemos que, por força da aplicação do artigo 12 da Lei 13.116/2015, não é possível a cobrança de direito de passagem na faixa de domínio. Portanto, não será possível auferir a receita acessória referida na subcláusula 17.2(iv) da minuta de Contrato de Concessão.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A isenção de contraprestação pelo uso das faixas de domínio para a instalação de infraestruturas de telecomunicações, disciplinado pelo art. 12 da Lei Federal nº 13.116/2015, não esgota as alternativas de exploração econômica destas áreas – nem mesmo esgota o

rol de serviços públicos que eventualmente possam demandar direito de passagem nas faixas de domínio.

Por este motivo, não se entende pertinente a exclusão da previsão.

Contribuição nº 281

24.Cláusula 17.5: Com vistas a incentivar a exploração de receitas extraordinárias, sugere-se que a vigência dos respectivos contratos não esteja limitada ao término do Contrato de Concessão, conforme procedimento adotado pela ARTESP.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Caso o Poder Concedente ou a concessionária sucessora julguem pertinente, poderão interceder e demandar a continuidade da vigência dos contratos. Entretanto, a premissa a ser observada pela concessionária é a sua adstrição ao período de vigência da concessão. De toda forma, serão realizadas alterações na Minuta do Contrato para tornar esta regra ainda mais explícita.

Contribuição nº 282

25. Cláusula 17.7: Com vistas a incentivar a exploração de receitas extraordinárias, sugere-se que não seja revertida nenhuma parcela à modicidade tarifária, conforme procedimento adotado pela ARTESP, ou que alternativamente seja destinado um percentual inferior aos 50%.

Salienta-se ainda que, ao incluir um percentual de Receitas Extraordinárias em seu Plano de Negócios, a modicidade se traduz na formulação da tarifa ofertada pela licitante, possibilitando um deságio maior em relação à tarifa teto.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A reversão à modicidade tarifária é uma exigência do art. 11 da Lei Federal nº 8.987/1995 e do art. 11 da Lei Estadual nº 10.086/1994.

Contribuição nº 283

26. Cláusula 18.2 – A Tabela de Multas Moratórias constante nesta cláusula refere-se à mesma tabela dos Editais da 3ª Etapa do Programa de Concessões Federais da ANTT, que penalizava de forma desproporcional as concessionárias.

Sugere-se adotar a nova Tabela constante no Edital 001/2018 da 4ª Etapa do Programa de Concessões Federais da ANTT (Rodovia de Integração Sul).

Resposta

Agradecemos a contribuição.

As penalidades indicadas na tabela são compatíveis com aquelas previstas no edital ANTT 01/2018, e deverão ser aplicadas em estrita observância aos preceitos da proporcionalidade, conforme assegurado pelos critérios estipulados pela cláusula 18.7 da Minuta de Contrato.

Contribuição nº 284

Cláusula 19.2.2: Sugere-se a exclusão da subcláusula 19.2.2, que prevê a alocação à Concessionária do risco decorrente de recusa do usuário em pagar a tarifa de pedágio. O risco de queda de receita em virtude de evasão de pedágio já está alocado à Concessionária (subcláusula 19.2.3). Porém, a recusa em pagar pelo usuário tem a natureza de riscos que devem ser alocados ao Poder Público, pois apresenta um contexto mais próximo de uma situação de manifestações sociais e/ou públicas, alocada ao Poder Público nos termos do subitem 19.3.1., ressaltando o Poder de Polícia, intrínseco ao Poder Público

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A evasão de pedágio não tem relação com aglomerações sociais ou situações de comoção pública. Trata-se de risco de inadimplência, diretamente atrelado à operação do serviço público concedido. Por integrar a álea ordinária da contratação, deve ser alocado à concessionária e não ao Poder Concedente, como é praxe nos contratos da ANTT e ARTESP.

Contribuição nº 285

28. Cláusula 19.3.13: Sugere-se não limitar o risco apenas para a obtenção da Licença de Instalação, alterando a redação para "custos relacionados ao atendimento das condicionantes advindas dos estudos arqueológicos, indígenas e das comunidades quilombolas necessários à obtenção das Licenças Ambientais".

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

O risco associado às licenças de operação é vinculados à execução e operação do empreendimento, ou seja, posteriores à instalação, e, portanto, são melhor equacionados pela concessionária.

Contribuição nº 286

29. Cláusula 20.4.9: Sugere-se alteração na redação desta subcláusula, mencionando que a metodologia de cálculo será proposta em comum acordo entre as partes – Concessionária e AGERGS, ou então, que seja adotada a metodologia vigente na ANTT.

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

A AGERGS detém competência legal para conduzir o procedimento de recomposição econômico-financeira na concessão, conforme determinado pelos art. 48 a 59 do Decreto Estadual nº 53.190/2017. A definição do cálculo, portanto, é competência da Agência, através de sua área técnica competente.

Contribuição nº 287

30. Cláusula 22.5: Sugere-se exclusão desta cláusula que onera desnecessariamente uma concessionária estadual.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O registro na CVM como sociedade de capital aberto traz para a concessão todo um plexo de práticas de governança corporativa que tendem a aprimorar a gestão da concessão e da concessionária. Esta é a prática da ANTT em seus contratos mais recentes.

Contribuição nº 288

31. Cláusula 23: Sugere-se esclarecer que reestruturações societárias que impliquem na alteração da acionista direta da Concessionária, porém sem alteração do Controlador direto, seja excluída de forma clara do conceito de mudança de Controle.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Somente serão ser consideradas alterações de controle as operações descritas na Cláusula 23.4 da Minuta de Contrato.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 289

32. Cláusula 38.1: Sugere-se a inclusão de mecanismo de solução de controvérsias mais simples, como a instauração de comitê ou junta técnica ou comitê de mediação, como previsto em algumas PPPs do Estado de São Paulo – sem prejuízo do direito das partes de levar o assunto à arbitragem se não houver solução por tais comitês ou não forem instalados nos prazos previstos contratualmente. Entendemos que a instauração de comitês técnicos ou de mediação são menos burocráticos e mais imparciais que a solução de controvérsia por via administrativa.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A via administrativa, seguida de arbitragem, é exigência do art. 9º, inc. X, do Decreto Estadual nº 53.490/2017, a previsão de mais uma instância decisória anteriormente à arbitragem poderá prolongar mais ainda o período de disputa entre as partes.

Contribuição nº 290

33. Minuta de Contrato da rodovia RSC-287 não contém cláusulas disciplinando a transição operacional e transferência dos equipamentos e sistemas operacionais das atuais praças de pedágio P2 e P3 da EGR para a futura concessionária.

Sugere-se inclusão das referidas cláusulas, inclusive prevendo a assunção destas praças desde o momento da Assunção do Contrato, praticando a tarifa de pedágio advinda da Licitação.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A gestão dos trechos rodoviários da RSC-287 pela Empresa Gaúcha de Rodovias decorre do disposto no Decreto 50.433, de 27 de julho de 2013, que trata da transferência de bens de responsabilidade do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem – DAER, para a

Empresa Gaúcha de Rodovias S.A. – EGR. No momento da assunção do Contrato, ocorrerá a revogação de referida norma, ocorrendo a transição operacional entre DAER e CONCESSIONÁRIA, na forma do ANEXO 1 do Contrato.

(C) CONTRIBUIÇÕES TÉCNICAS – PER

Contribuição nº 173

Item

PER

Contribuição

Existem trechos onde há várias edificações avizinhadas e lindeiras e nestes locais não estão previstos marginais.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Os estudos realizados contemplam diversos trechos com marginais, para os quais foi identificada a necessidade face às dimensões das ocupações lindeiras, ao longo de toda rodovia. Vale lembrar que nem todas as edificações lindeiras necessariamente deverão acessar diretamente a rodovia, podendo ser acessadas por outras vias.

Contribuição nº 174

Item

PER

Contribuição

Esclarecer o que caracteriza degrau acentuado entre pista e acostamento

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Conforme especificado no item 3.1.1. do Anexo 2 do Contrato, o degrau acentuado caracteriza-se como a diferença entre pista e acostamento maior que 15 mm.

Contribuição nº 175

Item PER

Contribuição

Esclarecer quando terminam as obras de recapeamento e/ou restauração da rodovia e qual o trecho envolvido

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Conforme especificado no Anexo 2 do Contrato, item 3.1.1, nos primeiros 12 meses serão realizados os seguintes serviços:

1. Ações de correção de desnível entre duas faixas de tráfego contíguas.
2. Reparos localizados na pista, de natureza superficial e profunda, e fresagem.
3. Fresagem e recomposição de revestimento asfáltico nos subtrechos que apresentam IRI ≥ 4,0 m/km.
4. Reparos localizados nos segmentos em que os acostamentos pavimentados encontram-se em más condições funcionais ou com alta frequência de defeitos.
5. Eliminação de degrau acentuado entre a pista de rolamento e o acostamento.
6. Serviços de melhoria das condições de conforto ao rolamento em segmentos críticos.
7. Solução de problemas de deformações localizadas, contidas em segmentos que indiquem valores toleráveis, tais como abatimentos de pista causados por problemas geotécnicos ocorridos em terrenos de fundação de aterros, nas encostas adjacentes ou no próprio terrapleno.
8. Eliminar e prevenir a ocorrência de flechas nas trilhas de rodas superiores ao valor limite estabelecido e de desnível superior ao valor admissível entre a faixa de tráfego

e o acostamento ou entre duas faixas de tráfego contíguas, causado por recapeamentos diferenciados.

Durante os 2º ao 5º ano, serão realizados os seguintes serviços:

1. Execução dos reparos localizados necessários à recuperação do pavimento flexível, previamente à execução das obras de reforço do pavimento, em complemento ao tratamento iniciado nos Trabalhos Iniciais.

2. Reforço estrutural do pavimento flexível existente, com eventual reconstrução de segmentos cujo nível de deterioração, condições estruturais ou ambos não comportem o reforço do pavimento existente.

3. Recuperação ou recomposição dos acostamentos.

4. Definição dos tipos de revestimento a aplicar na pista de rolamento de tal forma que as condições de aderência pneu-pavimento sejam as melhores possíveis, de modo a não comprometer a segurança do usuário.

5. Degrau máximo entre a pista de rolamento e o acostamento 15 mm.

Contribuição nº 176

Item PER

Contribuição

Sugere-se esclarecer que ao deslocar uma praça de pedágio, com a tolerância de 5km, será permitido ultrapassar o limite do trecho homogêneo, onde praça foi originalmente prevista.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A localização das Praças de Pedágio deve observar o PER, que aponta uma localização referencial que poderá ser alterada em até 5km.

Fica a critério da concessionária deslocar as praças de pedágio para outro trecho homogêneo, dentro do intervalo admitido pelo PER. Para tanto, contudo, deverá submeter ao PODER CONCEDENTE, para sua aprovação, o estudo técnico e a análise do impacto no tráfego local, que justifiquem a alteração da localização da praça de pedágio.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 177

Item PER

Contribuição

Esclarecer quais tipos de adequação/modificações deverão ser feitas nas praças existentes

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Todas as Praças que farão parte do sistema rodoviário deverão possuir as características apresentadas no Item 3.4.6. do PER, inclusive as Praças de Pedágio existentes que deverão ser adequadas para atender a essas características.

Contribuição nº 178

Item PER

Contribuição

Sugerimos esclarecer qual o tratamento a ser dado nos pontos de ônibus

Resposta

Agradecemos a contribuição.

As características dos pontos/paradas de ônibus estão apresentadas no item 3.2.4.3 do PER. Para maior clareza será criado um item específico neste documento.

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 181

Item

Volume 3 - Modelo Operacional

Contribuição

Solicitamos a disponibilização das tabelas de custos relativos a conservação de equipamentos, veículos e sistemas. De acordo com o estudo de viabilidade as bases estão nos estudos de Engenharia no volume 2 dos estudos técnicos, porém as mesmas não foram encontradas.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Os custos estão apresentados na Tabela 17 – Volume 3 – Modelo Operacional, dos Estudos Técnicos.

Contribuição nº 182

Item

Volume 3 - Modelo Operacional / Tabela 16 - Cronograma das Despesas Complementares - Aluguel da Sede Administrativa

Contribuição

Para o primeiro ano foram previstos custos de locação para a sede provisória, até a construção e instalação da sede e CCO definitivos, nosso entendimento é que podemos considerar a isenção do IPTU para as edificações operacionais na faixa de domínio, correto?

Resposta

Agradecemos a contribuição.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

A precificação na licitação deverá observar a legislação tributária, inclusive as regras aplicáveis ao IPTU.

Em recente julgado (RE 1.097.339/MG), o Supremo Tribunal Federal diferenciou as concessões de serviços públicos das concessões de uso, para fins de imunidade tributária.

Todavia, a temática ainda não foi definitivamente enfrentada pelo Supremo Tribunal Federal, conforme o TEMA 508, que gerou em 09/12/2011 a afetação do RE 600.867/SP, cujo julgamento ainda não foi encerrado.

Contribuição nº 183

Item

Volume 3 - Modelo Operacional / Tabela 13 - Cronograma de Permanência de Veículos

Contribuição

Para todos os serviços de atendimento ao usuário e demais acidentes deveria ser considerados veículos reservas para a operação, sem os veículos reservas os parâmetros de atendimentos serão inatingíveis nos períodos de manutenção periódicas/quebras/acidentes com os recursos operacionais da rodovia, principalmente nos casos em que existe apenas 1 recurso mínimo obrigatório.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

No caso de incidentes simultâneos em pontos distintos da rodovia, está especificado que os tempos de atendimento deverão ser reconsiderados. No caso de manutenções e quebras fica a cargo da licitante definir um plano extraordinário, como aluguel de outros veículos, porém os tempos de atendimento deverão ser respeitados.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 184

Item

Volume 3 - Modelo Operacional / Tabela 15 - Preços Unitários dos Veículos, Equipamentos e Sistemas

Contribuição

O estudo considera uma depreciação de 10 anos para os guinchos leves e pesados, na nossa avaliação é um tempo muito excessivo para os guinchos, pois para as duas rodovias teremos poucos recursos e consequentemente uma rodagem maior. Sugerimos a revisão da vida útil dos bens em questão.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A Licitante poderá estipular as vidas úteis dos equipamentos, sistemas e veículos que julgar necessário. O que é especificado no edital é o indicador de desempenho, como os tempos de atendimento O Estudo em questão é referencial e considera o tempo de depreciação da Receita Federal.

Contribuição nº 185

Item

Volume 3 - Modelo Operacional / Tabela 16 - Cronograma das Despesas Complementares – Energia

Contribuição

Solicitamos esclarecimento e definição sobre a responsabilidade dos custos de energia elétrica relacionados à Iluminação de vias, passarelas e interseções do trecho etc.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Os custos de energia elétrica não foram considerados para vias, passarelas e interseções do trecho, sendo que 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.

Contribuição nº 186

Item

PER / Níveis de Serviço

Contribuição

Não foi identificado no PER questões relacionadas aos níveis de serviços dos equipamentos ITS, onde sugere-se que o cálculo das indisponibilidades seja por equipamento e não por sistema. Por exemplo, a indisponibilidade de um equipamento não poderá ser superior a XX hrs e não a soma dos equipamentos ser superior a XX hrs. Outra sugestão é que em casos fortuitos ou força maior devem ser expurgados do cálculo de indisponibilidade mensal.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Estão especificados os níveis de serviço dos equipamentos, sendo que a somatória do tempo de interrupção dos equipamentos que integram os sistemas não pode ser superior a 24 horas/mês, conforme item 3.4.3 do PER.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 187

Item PER 3.4.3.1. Equipamentos de Detecção e Sensoriamento de Pista

Contribuição

No item 3.4.3.1. Equipamentos de Detecção e Sensoriamento de Pista, não menciona o tipo de instalação do equipamento, se deverá operar pelo método intrusivo ou não. Desta forma, sugerimos esclarecer se podemos considerar câmeras com analítico embarcado ou outra tecnologia que forneçam os dados relacionados necessários?

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O PER detalha os parâmetros que devem ser obedecidos, ficando a cargo da licitante escolher a tecnologia adequada, desde que obedeça às especificações apresentadas.

Contribuição nº 188

Item

Volume 3 - Modelo Operacional

Contribuição

Solicitamos esclarecimentos sobre a definição do local de construção das SEDES/CCO. Nos materiais divulgados menciona a construção das SEDE/CCO à margem da malha rodoviária, porém no nosso entendimento fica facultado a concessionária a definição da melhor localização, independente se dentro ou fora da faixa de domínio, sugerimos declarar a informação nos materiais

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A Sede/CCO não necessariamente deverá ser construída as margens da Rodovia, pois as exigências obrigatórias são aquelas contidas no item 3.4.1 do PER. A localização indicada no estudo é meramente referencial.

Contribuição nº 189

Item

PER 3.4.1. Centro de Controle Operacional

Contribuição

No item 3.4.1. Centro de Controle Operacional, em Parâmetros Técnicos pede-se: As imagens captadas pelo sistema de CFTV deverão ser visualizadas em painéis de imagens, e permanentemente gravadas. Sugerimos que seja esclarecido a forma de armazenamento das imagens.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Será inserida a informação: “As imagens, armazenadas em tempo real, devem ser criptografadas e acompanhadas dos dados da autuação (localização, equipamentos, data e outros). ”

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 190

Item

PER

3.4.3.4. Sistema de Controle de Velocidade

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição

No item 3.4.3.4. Sistema de Controle de Velocidade do PER, pede-se: (iii) envio das imagens captadas ao DAER/RS para a validação e obtenção de dados dos veículos/proprietários; (vi) envio das notificações ao DAER/RS para postagem. Sugerimos que seja esclarecido a forma de envio das imagens e notificações ao DAER.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Será inserida a informação: “As imagens, armazenadas em tempo real, devem ser criptografadas e acompanhadas dos dados da autuação (localização, equipamentos, data e outros)”.

Inobstante, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 191

Item PER

3.4.9. Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial

Contribuição

No item 3.4.9. Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial do PER, pede-se: Implantação de uma estrutura de vigilância patrimonial, que fiscalizará as estruturas físicas, inclusive os postos de pesagem e os Postos de Fiscalização, e em Parâmetros técnicos: Padrão de qualidade e de modernidade, com todos os equipamentos, pessoal necessários e adequados. Sugerimos que o modelo e dimensionamento das estrutura de vigilância patrimonial a ser implantado fique a critério da concessionária, atendendo a todos os parâmetros definidos

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Resposta

Agradecemos a contribuição.

No PER estão detalhadas apenas as estruturas que deverão fazer parte do sistema e que deverão ser disponibilizados equipe e equipamentos adequados, não está estipulado uma equipe mínima necessária. Portanto, fica a critério da futura Concessionária o dimensionamento da estrutura de Vigilância Patrimonial.

Contribuição nº 240

Dispositivo

PER

Item 3.2.2.2 Obras de Fluidez e Conforto

A CONCESSIONÁRIA, independentemente de solicitação do PODER CONCEDENTE, deverá propor, dentro de 6 (seis) meses contados a partir do primeiro dia do mês subsequente ao do encerramento do período de verificação, um projeto executivo para ampliar a capacidade do dispositivo e implementá-lo em até 12 (doze) meses.

Contribuição

Para fins de execução eficiente do contrato, sugere-se a revisão do item 3.2.2.2 do PER para, ao invés de apresentar o projeto executivo, que já possui uma grande quantidade de detalhes, seria aconselhável que a concessionária apresente neste prazo o projeto funcional para ser aprovado. Com a aprovação do projeto funcional, a concessionária elaboraria o projeto executivo, e após aprovado o projeto executivo faz sentido contar o prazo de 12 (doze) meses de execução da melhoria.

Redação sugerida para o dispositivo

N/A

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A contribuição é válida. Será alterada também a cláusula 8.4.2.2. do contrato, da seguinte forma:

> *8.4.2.2. Quando do atingimento dos gatilhos estabelecidos no item 3.2.2.2 do PER, a CONCESSIONÁRIA, independentemente de solicitação da AGERGS, deverá propor: em até 2 (dois) meses do primeiro dia do mês subsequente ao do encerramento do período de verificação, projeto funcional para ampliação da capacidade do dispositivo; em até 4 (quatro) meses da aprovação do projeto funcional, projeto executivo para ampliação da capacidade do dispositivo, e implementá-lo em até 12 (doze) meses da data de sua apresentação.*

Inobstante, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 241

Dispositivo

PER

Item 3.2.1.2 Obras de Melhoria

A abertura para tráfego de um trecho duplicado deverá, necessariamente, ser acompanhada da abertura para uso de todas as melhorias relativas ao trecho, observado o prazo específico para as vias marginais

Contribuição

Fazemos referência ao item 3.2.1.2 do PER relativo à abertura de trechos duplicados. Apesar de se fazer referência a prazo específico para abertura de uso das vias marginais, a Tabela

4 dispõe sobre este prazo. Neste sentido, solicita-se que seja incluída estas informações no PER ou que seja indicado em que documento estas informações estão presentes.

Redação sugerida para o dispositivo

N/A

Resposta

Agradecemos a contribuição. A indicação do prazo de liberação do trecho duplicado será inserida no PER.

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 243

Dispositivo

Anexo 7 - Indicador de Desempenho - Tempo de Espera em fila de Pedágio

Contribuição

Entende-se que a apuração do Tempo de Espera em fila de Pedágio por meio de tempo de espera pode gerar grande nível de incerteza e imprecisão. Neste sentido, sugere-se revisar o parâmetro, para que a aferição seja realizada exclusivamente com base no tamanho da fila, tal como previsto nos contratos de concessão de rodovias federais.

Redação sugerida para o dispositivo

N/A

Resposta

Agradecemos a contribuição.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

A previsão do item 3.4.6 do PER é que as filas máximas nas praças de pedágio serão limitadas a 200 m de extensão, limite que deverá ser visualizado por meio de faixa sinalizada no pavimento. Para aferição deste parâmetro será analisado, durante 15 minutos, se as filas ficam permanentemente maiores do que o patamar estipulado de 200 m, caracterizando, desta maneira, infração. Já as filas máximas na véspera e nos feriados, fins de semana e eventos notáveis serão limitadas a 400 m, sendo esta extensão também demarcada na Rodovia. Ou seja, a parâmetro contempla tempo da fila máxima, assim como outras concessões federais em andamento.

A sugestão não será acatada.

Inobstante, realizaremos alteração no parâmetro de desempenho, para que assim conste:

Parâmetros de Desempenho	Filas máximas nas praças de pedágio, limitadas a 200 m de extensão, limite que deverá ser visualizado por meio de faixa sinalizada no pavimento. Para aferição deste parâmetro será analisado, durante 15 minutos, se as filas ficam permanentemente maiores do que o patamar estipulado de 200 m, caracterizando, desta maneira, infração
	Filas máximas limitadas a 400 metros na véspera e nos feriados, fins de semana e eventos notáveis, sendo esta extensão também demarcada na Rodovia. Mantém-se a forma de aferição de ambos os parâmetros.
	Os eventos notáveis serão definidos a critério da ANTT de acordo com as particularidades de cada trecho concedido.
	Caso a CONCESSIONÁRIA observar que qualquer desses limites foi atingido, deverá liberar a passagem de veículos sem cobrança de pedágio, sem que isto possa gerar qualquer pedido de ressarcimento
	Os sistemas de iluminação das praças de pedágio, tanto internos como externos, deverão oferecer padrão de iluminação compatível com as funções específicas e

	condições climáticas, nos períodos requeridos durante o dia ou à noite

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 244

Dispositivo

Anexo 7 - Indicador de Desempenho - Serviços ao usuário

Contribuição

Como forma de se evitar penalização excessiva e desarrazoada, sugerimos ajustar o dispositivo para que não sejam consideradas interrupções programadas, relacionadas à correção ou manutenção

Redação sugerida para o dispositivo

N/A

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A inclusão sugerida não se faz necessária considerando que a Lei nº 8.987/1995 determina que a descontinuidade do serviço não se caracteriza quando a interrupção ocorrer, após prévio aviso, por razões de ordem técnica ou de segurança das instalações.

Contribuição nº 245

Dispositivo

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Anexo 7 - Indicador de Desempenho - Satisfação do usuário

Contribuição

Entende-se que o indicador de "Satisfação do Usuário" não está lastreado em parâmetros objetivos, dificultando a apuração. Além disso, há sobreposição com relação a indicadores de desconto de reequilíbrio. Não bastasse isso, o cumprimento de todos os outros índices já deveria, por si só, refletir a satisfação do usuário, uma vez que o Contrato estaria sendo integralmente seguido. Dessa forma, a título de contribuição, sugere-se a exclusão do indicador de desempenho relativo à satisfação do usuário.

Redação sugerida para o dispositivo

N/A

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A satisfação do usuário diz respeito à percepção quanto ao andamento dos serviços da concessionária. Ainda que esteja relacionado ao desempenho previsto no PER, depende da comunicação e relacionamento com a sociedade estabelecido pela concessionária, elemento fundamental para o sucesso da concessão, não necessariamente coincidindo, portanto, com os parâmetros técnicos medidos.

A sugestão não será acatada.

Contribuição nº 246

Dispositivo

Anexo 7 - Indicador de Desempenho - Satisfação do usuário

Contribuição

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

A descrição do indicador contempla "recuperação de buracos e panelas" na via. Contudo, estas atividades já estão previstas em outros itens, evidenciando duplicidade na apuração. Dessa forma, sugere-se a exclusão do item.

Redação sugerida para o dispositivo

N/A

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Procedemos à retificação do indicador relativo à satisfação do usuário. Quanto às condições de superfície (buracos e panelas), não há duplicidade, por reportar-se aos indicadores previstos no PER.

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 247

Dispositivo

Anexo 7 - Indicador de Desempenho - Satisfação do usuário

Contribuição

A título de contribuição, entende-se necessário separar índices de conforto das condições de superfície, haja vista se tratar de são medidas diferentes. Portanto, mantê-las dentro da mesma nota não diferenciaria uma concessionária que não atende um parâmetro contra uma concessionária que não atende os dois parâmetros.

Redação sugerida para o dispositivo

N/A

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Os itens referentes à segurança e conforto reportam-se aos indicadores previstos no PER, não havendo duplicidade.

A sugestão não será acatada.

Contribuição nº 248

Dispositivo

Anexo 7 - Indicador de Desempenho - Satisfação do usuário

Contribuição

Em muitas situações, percentuais de operação de praça de pedágio inferiores a 100% não acarretam em uma prestação de serviço ruim, mas, tão somente, adequação do volume de operação para período de menor demanda. Dessa forma, recomenda-se a revisão do item, deixando de considerar 100% das praças em operação

Redação sugerida para o dispositivo

N/A

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O percentual de operação de 100% não significa que todas as cabines estejam em atendimento. O percentual se refere ao nível de atendimento, cujas filas X tempo de medição deverão estar adequados acordo com os parâmetros de atendimento previstos no PER.

Inobstante, ajustaremos o indicador de desempenho para refletir adequadamente os parâmetros previstos no PER.

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 258

Estudos de Viabilidade disponibilizados no site

1. Nos Cadernos do EVTE disponibilizados, referentes a Trabalhos Iniciais, Recuperação, Manutenção, Ampliações e Melhorias, constam os preços de materiais asfálticos utilizados nas composições de preços unitários, com incidência de BDI de 15%, com data-base maio / 2017.

Os materiais asfálticos são os insumos mais representativos na Curva ABC dos investimentos da concessionária e, ao aplicar-se simplesmente a variação do IPCA nos preços destes insumos, já se observa uma grande distorção quando comparados aos preços de aquisição praticados na Região Sul.

Salienta-se, a título de exemplo, somente nos últimos seis meses a refinaria REFAP já procedeu a 2 reajustes de preços: 14,53% (nov / 18) e 11,37% (fev / 19).

Segue abaixo quadro comparativo constatando preços elevados de aquisição na região sul, em relação aos preços atualizados do EVTE, demonstrando que, antes mesmo do início da concessão, há uma defasagem de 50% a 97% quando comparados com a simples atualização dos preços utilizados no EVTE para precificação da tarifa teto.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

		EVTE - R$ / ton		Preço real (2)	SOBREPREÇO
		Mai / 17	Fev / 19 (1)	Fev / 19	ALÉM DO EVTE
CAP 50/70	Com BDI 15%	2.001,14			
	Sem BDI 15%	1.740,12	1.846,29	3.640,00	1,97
RR-1C	Com BDI 15%	1.508,85			
	Sem BDI 15%	1.312,04	1.392,10	2.249,00	1,62
CM-30	Com BDI 15%	3.313,07			
	Sem BDI 15%	2.880,93	3.056,71	4.570,00	1,50

Notas:

(1) Os preços do EVTE foram reajustados para fevereiro / 2019, pela variação do IPCA, conforme fórmula contratual ==> (1.324,3708 / 1.248,2124) = 1,061014

(2) Preço real fev / 2019 = Preços de aquisição junto às empresas locais NTA e STRATURA

Assim, sugere-se retroagir os preços reais praticados em fev/19 para mai/17, pela fórmula contratual (variação do IPCA) de forma a apurar a nova tarifa teto de pedágio da licitação.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A tabela de referência será atualizada de acordo com as novas tabelas do DAER a serem publicadas. Por outro lado, a precificação dos insumos durante a licitação será incumbência da proponente, sendo os estudos meramente referenciais.

Contribuição nº 260

3. EVTE não contemplou a implantação e adequação das barreiras e defensas em atendimento à NBR 15.486:2016, que estabelece diretrizes de projetos de dispositivos de contenção para novos projetos viários, duplicações, reconstruções ou adequações geométricas.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Explicitar na redação do item 3.1.2 do PER se tal norma deve ser considerada para as infraestruturas já existentes e, caso afirmativo, sugere-se inclusão dos investimentos necessários para adequação a esta norma no EVTE e apuração da nova tarifa teto.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O estudo de viabilidade prevê a substituição da extensão total de defensas, do ano 1 ao 5. Na conserva de rotina foram adotados dois índices para substituição das defensas:

- Do ano 2 ao 3: 36 m/km.ano
- Do ano 4 ao 30: 30 m/km.ano

Inobstante, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 261

4. EVTE não contemplou encargos da concessionária com o consumo mensal de energia nas Travessias Urbanas, logo, sugere-se explicitar na redação do Item 3.1.8 do PER que não estarão a cargo da concessionária os dispêndios com os consumos mensais de energia nas Travessias Urbanas da concessão.

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

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.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 291

Item

3.1.1 do PER

Escopo dos Trabalhos Iniciais

Contribuição

Recomendam-se as seguintes alterações nos parâmetros e limites propostos no Quadro 3.1.1:

Escopo dos Trabalhos Iniciais

1. Ações de correção de desnível entre duas faixas de tráfego contíguas.

2. Reparos localizados na pista, de natureza superficial e profunda, e fresagem.

3. Fresagem e recomposição de revestimento asfáltico nos segmentos que apresentam IRI superior ao limite estabelecido pelo PER.

4. Reparos localizados nos segmentos em que os acostamentos pavimentados encontram-se em más condições funcionais ou com alta frequência de defeitos.

5. Eliminação de degrau acentuado entre a pista de rolamento e o acostamento.

6. Serviços de melhoria das condições de conforto ao rolamento em segmentos críticos.

7. Solução de problemas de irregularidades localizados, contidos em segmentos que indiquem valores toleráveis, tais como abatimentos de pista causados por problemas geotécnicos ocorridos em terrenos de fundação de aterros, nasencostas adjacentes ou no próprio terrapleno.

8. Eliminar e prevenir a ocorrência de flechas nas trilhas de roda superiores ao valor limite estabelecido e de desnível superior ao valor admissível entre a faixa de tráfego e o

acostamento ou entre duas faixas de tráfego contíguas, causado por recapeamentos diferenciados.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Acreditamos que o texto original atende os níveis de qualidade e desempenho adequados ao projeto, inclusive por isso a sugestão não será acatada.

Contribuição nº 292

Item

Item 3.1.1 do PER

Recomendam-se as seguintes alterações nos parâmetros e limites propostos no Quadro 3.1.1:

Contribuição

Escopo de Recuperação

"1. Execução dos reparos localizados necessários à recuperação do pavimento flexível, previamente à execução das obras de reforço do pavimento, em complemento ao tratamento iniciado nos Trabalhos Iniciais.

2. Reforço estrutural do pavimento flexível existente, com eventual reconstrução de segmentos cujo nível de deterioração, condições estruturais ou ambos não comportem o reforço do pavimento existente.

3. Recuperação ou recomposição dos acostamentos.

4. Recuperação de pavimento rígido, compreendendo substituição parcial ou total de placas danificadas, de acordo com os limites estabelecidos nos Parâmetros de Desempenho.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

5. Definição dos tipos de revestimento a aplicar na pista de rolamento de tal forma que as condições de aderência pneu- pavimento sejam as melhores possíveis, de modo a não comprometer a segurança do usuário.

6. Degrau máximo entre a pista de rolamento e o acostamento 20 mm."

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Quanto a inclusão do item referente às placas de concreto entendemos pertinente, pois é aplicável às pequenas extensões das praças de pedágio existentes. Quanto ao degrau entendemos que 15mm é adequado aos níveis de qualidade e desempenho do projeto.

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 293

Item

Item 3.1.1 do PER

Contribuição

Recomendam-se as seguintes alterações nos parâmetros e limites propostos no Quadro 3.1.1:

Escopo de Manutenção

"1. Garantir frequência mínima de intervenções, utilizando técnicas que reduzam as interferências com o tráfego ao estritamente necessário.

2. Assegurar irregularidade mínima e compatível com as velocidades operacionais, a fim de minimizar a resposta dinâmica na interação veículo-pavimento, de acordo com as avaliações previstas.

3. Garantir atrito adequado, mesmo sob chuvas intensas, sem causar desgaste excessivo dos pneus.

4. As soluções técnicas para a manutenção deverão garantir que o pavimento se mantenha em bom estado e com os critérios de aceitação relativos à deterioração de superfície plenamente atendidos até a próxima intervenção programada."

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Acreditamos que o texto original atende os níveis de qualidade e desempenho adequados ao projeto, buscando evitar muitas interrupções na operação.

Contribuição nº 294

Item

3.1.1 do PER

Parâmetros de Desempenho

Contribuição

"Na tabela, a seguir, marca-se com um “X” o prazo máximo para o atendimento completo do parâmetro indicado ou a indicação do próprio parâmetro a ser atendido no prazo fixado. Após o prazo máximo de atendimento do parâmetro, a Concessionária deverá manter o Parâmetro de Desempenho até o final da Concessão. Para Parâmetro de Desempenho com metas crescentes, a Concessionária deverá manter para os anos subsequentes o último indicador. Para as obras objeto da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de nível de serviço a Concessionária deverá manter desde a entrega, os parâmetros finais indicados na fase de Recuperação, bem como observar os parâmetros de Manutenção previstos, observadas eventuais previsões específicas de recebimento das obras."

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

PARÂMETROS DE DESEMPENHO								
						MANUTENÇÃO		RECEBI-MENTO AO FINAL DA CONCESSÃO
		RECUPERAÇÃO						
	12 Meses	24 Meses	36 Meses	48 Meses	60 Meses	357 Meses	360 Meses	Data de entrega
Ausência de áreas exsudadas superiores a 1 m² .	X							
Ausência total de flechas nas trilhas de roda medidas sob corda de 1,20 m superiores a:	10 mm				7 mm			
Percentagem máxima de área trincada FC2+FC3 do pavimento (avaliado em segmentos de 1 quilômetro):	20% da área total	20% em 60% da Rodovia 15% em 40% da Rodovia	20% em 40% da Rodovia 15% em 60% da Rodovia	20% em 20% da Rodovia 15% em 80% da Rodovia	15%da área total	5% da área total		
Desníveis entre a faixa de tráfego e o acostamento:	5 cm				2 cm			
Ausência de desnível entre faixas de tráfego contíguas	x							
Irregularidade longitudinal máxima:	4,0 m/km em 100% da rodovia	4,0 m/km em 60% da rodovia 3,0 m/km em 40% da rodovia	4,0 m/km em 40% da rodovia* 3,0 m/km em 60% da rodovia*	4,0 m/km em 20% da rodovia* 3,0 m/km em 80% da rodovia*	3,0 em 100% da rodovia			
Ausência de defeitos com grau de severidade classificado como alto de: alçamento de placa, fissura de canto, placa dividida (rompida), escalonamento ou degrau, placa bailarina e quebras localizadas	x							
ICP Ausência de amostras inferiores a:	55 em 100% das amostras	55 em 60% das amostras 70 em 40% das amostras	55 em 40% das amostras 70 em 60% das amostras	55 em 20% das amostras 70 em 80% das amostras	70 em 100% das amostras			
Ausência de juntas e trincas sem selagem em pavimentos rígidos, depressões, abaulamentos, panelas ou, ainda, defeitos que caracterizem problemas de segurança aos usuários.	X							
Largura mínima das pistas de rolamento de acordo com o especificado nas normas para o projeto geométrico de rodovias rurais do DNIT, com exceção dos trechos com previsão de posteriores obras obrigatórias de alargamentos ou duplicações					X			
Deflexão característica (Dc) menor que a deflexão admissível em cada segmento homogêneo					X			Dc <D_{adm}, obtida para um horizonte de 5 anos.
Índice de Gravidade Global: IGG	40	40 em 60% da rodovia 30 em 40% da rodovia	40 em 40% da rodovia 30 em 60% da rodovia	40 em 20% da rodovia 30 em 80% da rodovia	30 em 100% da rodovia			<= 20 em 100% da rodovia
Altura de areia (HS)	HS>0,5 mm				0,6 mm < HS < 1,2 mm (para camadas porosas de atrito dispensa-se o limite máximo)			
Valor da resistência à derrapagem					VRD > 47			
Ausência de áreas das na proporção máxima de 20 reparos a cada 1km e 4 reparos a cada 100m					X			
Os segmentos homogêneos devem atender simultaneamente condições de tráfego, estrutura do pavimento e respostas de natureza estrutural e funcional, com extensões de até 10 km justificadas pelo método das diferenças acumuladas da AASHTO								

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A redação original do texto será mantida, pois atende os níveis de qualidade e desempenho adequados ao projeto.

Quanto ao Quadro de Parâmetros de Desempenho, serão retificados os parâmetros de IRI, conforme segue:

Parâmetros de Desempenho	9 meses	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses
IRI		40% da rodovia IRI<3,5 e 100%<4	60% da rodovia IRI<3,0 e 100%<3,5	80% da rodovia IRI<3,0 e 100%<3,5	100% da rodovia IRI<3,0

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 295

Item

Item 3.1.2 do PER

“Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

3. Os valores mínimos de retrorrefletância inicial horizontal deverão respeitar o estipulado na Norma DNIT 100/2018-ES.”

Contribuição

Nos recentes editais de concessão de rodovias federais os valores praticados são 130 mcd/lx.m² (cor branca) e 110 mcd/lx.m² (cor amarela). O valor mínimo de 150 mcd/lux.m² é considerado elevado, acarretando frequência maior de intervenções na pista, causando

desconforto ao usuário, assim como aumento dos custos anuais de manutenção. Assim, sugere-se a doção do valor mínimo de 130 mcd/lux.m² que gera uma boa visibilidade noturna, estando de acordo com a norma, tal como adotado no Edital 001/2018 da 4a. etapa do Programa de Concessões Federais da ANTT (Rodovia de Intregação Sul)

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A sugestão será acatada com os padrões identificados no edital da Rodovia de Integração Sul – RIS.

Os textos e os custos serão alterados de acordo com a contribuição.

Contribuição nº 296

Item

Item 3.1.2 do PER

“Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

Itens 5 e 16 do Escopo de Recuperação: Implantação de placas educativas e indicativas

Contribuição

Conflito na redação dos itens 5 e 16 da Fase de Recuperação. Sugere-se que a implantação de placas educativas e indicativas não seja estabelecida através de um quantitativo mínimo por km, mas sim através do conceito de suficiência estabelecido nos manuais do CONTRAN e CTB.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A correção será efetuada na versão final das minutas.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 297

Item

Item 3.1.3 do PER

OAE

Item 2 - Fases de Trabalhos Iniciais: Limpeza e pintura de guarda-corpos, guarda-rodas e da estrutura e Item 2 - Fase Manutenção: Pintura das OAEs

Contribuição

Não é recomendada a realização da pintura das estrutura das OAEs tendo em vista que a mesma pode vir a camuflar a identificação de eventuais patologias que poderiam ser identificadas durante as campanhas de inspeções rotineiras anuais. Assim, sugere-se que seja obrigatório apenas a realização da limpeza geral da estrutura com utilização de jato de água.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Não concordamos com a afirmação. A sugestão não será acatada.

Contribuição nº 298

Item

Item 3.1.3 do PER

OAE

Contribuição

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Alterar o prazo de atendimento para que o serviço seja executado concomitante à realização das obras de ampliação da capacidade, em vez de 84 meses.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O texto original será mantido, pois atende os níveis de qualidade e desempenho adequados ao projeto.

Contribuição nº 299

Item

Item 3.1.4 do PER

Drenagem e OACs

Escopo de Manutenção - item 8

Recomposição dos segmentos de meios-fios, os quais deverão ser pre-moldados em canteiro de obras e assentados nos devidos locais também conforme os procedimentos convencionais

Contribuição

Sugere-se alterar o texto, retirando a obrigatoriedade de meios-fios pré-moldados

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O texto original será mantido, pois atende os níveis de qualidade e desempenho adequados ao projeto.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 300

Item

Item 3.1.6 do PER

Canteiro Central e Faixa de Domínio

Item 13 (Cercas). Substituição ou implantação de mourões a cada 3 m, quando necessários, e implantação das faixas de proteção das cercas (aceiros) com largura mínima de 3 m, ao longo das divisas da faixa de domínio da Rodovia, onde inexistentes.

Contribuição

Esclarecer a obrigatoriedade de implantação de cerca em toda a faixa de domínio. Além disso, sugere-se utilizar o padrão adotado no Edital 001/2018 da 4ª etapa do Programa de Concessões Federais da ANTT (Rodovia de Intregação Sul) e Manual de Conservação do DNIT (item 5.1.8, página 504): aceiro com no mínimo 1,5 m.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A sugestão será aceita e a largura mínima do aceiro será de 1,5m.

Os textos e os custos serão alterados de acordo com a contribuição.

Contribuição nº 301

Item

Item 3.1.6 do PER

Canteiro Central e Faixa de Domínio

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Tabela - Poda de Revestimento Vegetal: Ausência total de vegetação rasteira nas áreas nobres (acessos, **trevos**, praças de pedágio e postos de pesagem) **com comprimento superior a 10 cm numa largura mínima de 10 m.**

Contribuição

Sugere-se suprimir a classificação de trevo como sendo "área nobre", uma vez que a manutenção de altura máxima da vegetação em até 10 cm nestes locais demandará em média cerca de 36 intervenções anuais. Além disso, esse critério não é adotado em nenhum outro programa de concessão no Brasil.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O texto original será mantido, pois atende os níveis de qualidade e desempenho adequados ao projeto, estando em linha com os projetos federais, como RIS.

Contribuição nº 302

Item

Item 3.2.4.3 do PER

Parâmetros Técnicos

-Vias Marginais.

Em ambos os lados deverá haver meio fio e sarjetas de 0,45 cm

Contribuição

Sugere-se considerar meio fio e sarjeta somente no lado onde houver o passeio, conforme prática.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

A contribuição é válida, o texto será alterado para "...considerar meio fio e sarjeta onde houver passeio. "

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 303

Item

Item 3.4.1 do PER

Centro de Controle Operacional

Escopo 1 - *"As imagens captadas pelo sistema de CFTV deverão ser visualizadas em painéis de imagens, e permanentemente gravadas"*

Contribuição

Não é especificado no PER o período de armazenamento das imagens captadas pelo sistema de CFTV, sendo assim, sugerimos que seja acrescentado ao texto: *"A concessionária deverá armazenar as imagens que denotem a normalidade das operações de tráfego por um período mínimo de dez dias podendo, a partir de então, descartá-las (em conformidade com a Resolução nº 3.204 da ANTT). As imagens captadas pelo sistema de CFTV em que tenham sido registrados incidentes que provoquem a interrupção ou alteração do fluxo de veículos deverão ser armazenadas, por período mínimo de três anos, e deverão ser indexadas por câmera, ano, mês, dia, hora, minuto e segundo (em conformidade com a Resolução nº 2.064, Art. 8º da ANTT)."*

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A contribuição é válida.

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 304

Item

Item 3.4.1 do PER

Centro de Controle Operacional

Escopo 1 - *"Instalações completas para a PRE, de modo a permitir a comunicação com seus postos ao longo da Rodovia".*

Contribuição

Sugerimos a alteração do texto para: "*Posto de trabalho para um agente da PRE dentro do CCO da Concessionária, contemplando computador, telefone, mobiliário, estação fixa da PRE e acesso à internet, de modo a permitir a comunicação com seus postos ao longo da Rodovia*."

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Acolhemos a sugestão e será previsto um posto de trabalho no CCO para a PRE.

Os textos e os custos serão alterados de acordo com a contribuição.

Contribuição nº 305

Item

Item 3.4.3.3 do PER

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Sistema CFTV

"As câmeras deverão ser instaladas de modo que todo a Rodovia seja monitorado initerruptamente sem pontos cegos. Deverão ser instaladas ao menos uma câmera a cada 2 km de Rodovia"

Contribuição

Sugerimos que o seguinte trecho seja adicionado aos parâmetros técnicos: *"O monitoramento integral da Rodovia será feito por câmeras móveis, que possibilitarão a cobertura de 100% do trecho Concedido quando utilizada a funcionalidade de movimentação. A visualização do trecho se dará ao posicionamento das mesmas durante a operação. Deverão ser instaladas em média, uma câmera a cada 2 km do trecho de Concessão."*

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Os parâmetros deverão seguir ao especificado no documento. Quanto a tipologia das câmeras, fica a cargo da Licitante, contanto que obedeça aos mesmos.

Quanto a quantidade especificada, está claro que a menção, “ao menos uma câmera a cada 2 km de Rodovia", refere-se ao quantitativo mínimo.

Contribuição nº 306

Item

Item 3.4.3.3 do PER

Sistema CFTV

As especificações técnicas dos equipamentos do Sistema de CFTV devem atender à resolução específica da AGERGS

Contribuição

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Entendemos que AGERGS não possui resolução específica para equipamentos do sistema de CFTV, sendo assim, sugerimos a alteração do texto para*: "As especificações técnicas dos equipamentos do Sistema de CFTV devem atender à resolução específica da ANTT."*

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A contribuição é válida, a sugestão será aceita.

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 307

Item

Item 3.4.3.4 do PER

Sistema de Controle de Velocidade

Parâmetros Técnicos

Contribuição

Sugerimos que seja acrescentado aos parâmetros técnicos do sistema de controle de velocidade o seguinte texto: *"Não será obrigatória a funcionalidade OCR (Optical Character Recognition)/LAP (Leitura Automática de Placas) para o sistema de controle de velocidade."*

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Entretanto, esta obrigação não consta do PER.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 308

Item

Item 3.4.3.5 do PER

Sistema de Sensoriamento Meteorológico

Parâmetros de Desempenho - *"A implantação das estações meteorológicas deverá ser feita de acordo com as normas definidas pela Agência Fiscalizadora (AGERGS). A definição dos locais para a implantação deverá ser submetida à ANTT, para aceitação"*

Contribuição

Entendemos que a AGERGS não possui normas para implantação de estações meteorológicas, e que a definição dos locais para implantação deverá ser submetida à AGERGS. Sendo assim, sugerimos a seguinte alteração: "*A implantação das estações meteorológicas deverá ser feita de acordo com as normas definidas pela AGERGS, ou na ausência destas, de acordo com normas definidas pela ANTT. A definição dos locais para a implantação deverá ser submetida à AGERGS, para aceitação"*.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A contribuição é válida, a sugestão será aceita.

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 309

Item

Item 3.4.6 do PER

Sistemas de Pedágio e Controle de Arrecadação

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Parâmetros Técnicos

Contribuição

Sugerimos que seja permitida a implantação facultativa de pistas na modalidade Stop&Go em praças de pedágio com VDMA ≤ 5.000. Ou seja, pistas que possam operar simultaneamente com cobranças manual e automática.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Questões relacionadas a novas tecnologias operacionais devem ser submetidas à aprovação ao PODER CONCEDENTE pela futura Concessionária.

Contribuição nº 310

Item

Item 3.4.7.2 do PER

Painéis Móveis de Mensagens Variáveis

Parâmetros Técnicos - *"Os PMVs móveis deverão ter as mesmas características técnicas dos PMVs fixos, à exceção de: área mínima de 5 m²"*

Contribuição

Conforme experiências anteriores em rodovias concedidas, sugerimos especificações adicionais para os PMVs móveis, tais como:

• Mensagem na cor âmbar de alta luminosidade;
• Pictograma na cor âmbar;
• Instalação em carreta com braço hidráulico;
• Visualização a partir de 300 m e leitura a partir de 200 m;
• Alimentação própria com painel solares e baterias;

• Autonomia de 48 horas;
• Localizador GPS;
• Comunicação wireless com o CCO ou teclado local para envio de mensagens pelo operador;
• Display com 3 linhas de caracteres, 8 caracteres por linha com 320 mm de altura;
• Full Matrix com área útil de 3,21 m2 e área total de 4,42 m2;
• Protocolo NTCIP."

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O texto original será mantido e os painéis devem ser submetidas à aprovação ao PODER CONCEDENTE pela futura Concessionária.

Contribuição nº 311

Item

Item 3.4.7.3 do PER

Parâmetros Técnicos dos Demais Elementos do Sistema de Comunicação

Item: "Radiocomunicação"

Contribuição

Sugerimos que seja acrescentado no Item "Radiocomunicação" o seguinte texto com relação ao fornecimento de equipamentos à PRE e Posto de Fiscalização do Poder Concedente/AGERGS:

- Deverão ser instaladas estações móveis em todos os veículos da PRE e, quando cabível, nos da AGERGS e do PODER CONCEDENTE. (Disponibilizar quantidade de veículos da PRE e AGERGS).

- Deverão ser instaladas estações fixas nos postos da PRE e Posto de Fiscalização do PODER CONCEDENTE/AGERGS.

- Deverão ser fornecidas unidades portáteis para a PRE, PODER CONCEDENTE/AGERGS

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

(Especificar quantidade de equipamentos a serem fornecidos à PRE e AGERGS). Em todos os casos de fornecimento de equipamentos de radiocomunicação à PRE e AGERGS, será contemplada apenas a disponibilização de equipamentos, manutenção e reposição dos mesmos, ficando a cargo da PRE e AGERGS a disponibilização de licenças, frequências e custos com taxas para a operacionalização do sistema, bem como melhorias na rede existente.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Não foram contemplados veículos, estações portáteis e móveis para a PRE e AGERGS. Estão previstas apenas três estações fixas para os postos PRE.

Inobstante, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 312

Item

Item 3.4.8 do PER

Sistema de Pesagem

Parâmetros Técnicos - *"A concessionária deverá instalar todos os recursos necessários para a implementação de um sistema de autuação remota por parte do DAER/RS".*

Contribuição

Sugerimos especificações adicionais para os parâmetros técnicos do sistema de autuação remota, tais como:
"O sistema de autuação remota deverá possuir as seguintes características mínimas:
• Sistema de vídeo monitoramento composto por 5 câmeras, sendo;

- 1 câmera fixa na sala de operação
- 1 câmera dentro do posto junto a porta de saída
- 1 câmera junto ao guinche de autoatendimento.
- 1 câmera PTZ no pátio de estacionamento.
- 1 câmera PTZ junto a seletiva.

• Totem de autoatendimento composto de:

- Monitor para visualização e identificação das discrepâncias da pesagem;
- Sistema de vídeo conferencia para troca de informação entre o usuário e agente;
- Scanner para digitalização dos documentos,
- Impressora para o auto de infração

• Monitor de LED tipo TV profissional 24x7 de no mínimo 55” para informação dos veículos retidos no pátio;

• Sistema de transmissão de dados de no mínimo 10 Mb capaz de suportar a transferência das informações das câmeras de vídeo monitoramento e totem de autoatendimento com criptografia."

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O sistema de pesagem deverá atender aos parâmetros e especificações indicados no PER. Quanto as demais características ou tipologias operacionais, ficará a cargo da concessionária em conjunto com o Poder Concedente, sendo inadequada a fixação no PER de tecnologias passíveis de rápida obsolência.

Contribuição nº 313

Item

Item 4.1.2 do PER

Cadastro Inicial da Rodovia

Parágrafo: ~~"A CONCESSIONÁRIA deverá ainda encaminhar estudo de drenagem considerando o histórico pluviométrico verificado nos últimos 100 anos~~.O cadastro dos

terraplenos e estruturas de contenção deverá conter classificação de risco dos terraplenos e estruturas de contenção e especificar se integra passivo ambiental."

Contribuição

Na fase de Recuperação os dispositivos de drenagem serão objeto de avaliação hidrológica e hidráulica conforme normas vigentes. Sugere-se excluir o texto aqui tachado.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A sugestão será acatada.

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 314

Item

Item 4.2 do PER

Relatórios de Monitoração

Tabela 16 - Sistemas de Drenagem e Obras de arte correntes - Prazo: Semestralmente

Contribuição

Tendo em vista os períodos de seca e chuva, sugere-se que a frequência de inspeções seja anual.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A frequência deverá ser semestral, sendo a mesma praticada em rodovias similares.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 315

Item

Item 4.2 do PER

Relatórios de Monitoração

Item 4.2.1: "O levantamento dos defeitos nos pavimentos flexíveis seguirão o procedimento DNIT 008/2003 - PRO, com vídeo registro"

Contribuição

O número correto da Norma é: 006/2003-PRO

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Para o monitoramento anual a norma DNIT 008/2003 – “Levantamento visual contínuo para avaliação da superfície de pavimentos flexíveis e semirrígidos – Procedimento” é a mais indicada.

Contribuição nº 320

Item

PER – 3.4.8: Parâmetros de Desempenho - "Qualquer balança não deverá sofrer paralisação superior a 120 horas por ano, exceto se por determinação da DAER/RS"

Contribuição

Sugerimos a inclusão de: "Não serão consideradas para efeito de atendimento a este índice as paralisações que tiverem como objetivo garantir o funcionamento dos equipamentos, como os períodos de aferições obrigatórias ou manutenções preventivas."

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A inclusão sugerida não se faz necessária considerando que a Lei nº 8.987/1995 determina que a descontinuidade do serviço não se caracteriza quando a interrupção ocorrer, após prévio aviso, por razões de ordem técnica ou de segurança das instalações.

Contribuição nº 66

Boa tarde,

Seguem sugestões e questionamentos:

1- Penalidades

Na minuta de contrato estão listadas algumas penalidades e após a seguinte afirmação:

Tal situação traz subjetividade ao contrato, ocasionando dificuldade na fiscalização.

Como exemplo hipotético: Caso a concessionária não atenda a ausência total de vegetação rasteira nas áreas nobres (acessos, trevos, praças de pedágio e postos de pesagem) com comprimento superior a 10 cm numa largura mínima de 10, prevista no PER. Como a AGERGS irá proceder? Afinal não se trata de obra prevista no cronograma de investimentos, sem valor definido para aplicação do item 18.3

Outro exemplo: A permanência de buracos (panelas) nas faixas de rolamento. O controle será por panela, por segmento?

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Por experiência na ARTESP (Agencia Reguladora de Transportes do estado de São Paulo), onde trabalhei como especialista de regulação de transportes, apesar dos contratos apresentarem extensa lista de penalidades, ocorrem vários problemas de controle e notificação do não atendimento dos parâmetros do PER.

2- Condições de devolução

Para pavimento o PER prevê:

"Pavimento da Rodovia deverá apresentar vida restante de, no mínimo, 5 anos. A comprovação da vida remanescente, do ponto de vista estrutural, se dá com base na deflexão máxima admissível, calculada com tráfego no ano 35, estimado a partir do ano 30. O desempenho funcional deve ser comprovado através de resultados do HDM, ou metodologia que o substitua."

No entanto, outros itens devem ter parâmetros claros. Ex: sinalização horizontal:

Sugestão "A sinalização horizontal deverá apresentar vida residual de, no mínimo, 12 (doze) meses e as tachas refletivas deverão estar de acordo com as especificações operacionais."

3- Estrutura da AGERGS

A Agência dispõe de estrutura adequada para atender essa demanda? Não percebi a agência envolvida e trabalhando na estruturação para fiscalização dos contratos.

4- Obras por gatilho

Obras que podem se tornar necessárias, como por exemplo futuras passarelas, pontos de ônibus, iluminação, etc não possuem critérios definidos:

Sugestão, como exemplo:

"A CONCESSIONÁRIA se responsabilizará pela implantação de passarelas previstas sempre, e nos exatos locais em que:

(i) o fluxo de travessia exceder 60 pedestres por hora nos dois sentidos;

5- Implantação de pontos de parada e descanso caminhoneiros

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Necessidade atual.

6- Inovações?:

EX: Wi-Fi dedicado (rede de dados sem fio) ao longo de toda a malha a fim de levar ao usuário informações sobre o sistema, atualizando-o, por exemplo, sobre a situação do trânsito, além de possibilitar o acionamento de socorro médico e mecânico; Rodovias totalmente monitoradas por câmeras inteligentes; Pesagem em movimento para a fiscalização de veículos; metodologia iRAP.

7- Incentivo à pesquisa:

Como é feito pela ANTT, implantação de Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT), que são verbas anuais previstas nos contratos de concessão de rodovias destinadas à aplicação em projetos e pesquisas na área de engenharia rodoviária, para promover a modernização da infraestrutura, o desenvolvimento e o aprimoramento das concessões de rodovias. Além de estimular o desenvolvimento tecnológico aplicado às rodovias concedidas, o RDT contribui para a formação profissional de muitos estudantes de graduação, mestrado e doutorado. Seria uma gigante contribuição para as universidades e para o estado, elevando nosso patamar no setor rodoviário.

Estou analisando o material, em breve enviarei mais sugestões/questionamentos.

Atenciosamente,

Resposta

Agradecemos a contribuição.

1 - No que diz respeito às penalidades, a responsabilidade pela definição dos valores referenciais para a aplicação de penalidades está em linha com os contratos mais atuais da ANTT, como o do RIS e da BR-381/262/MG/ES.

2 - Com relação à segunda contribuição, referente às condições de devolução, foi prevista vida remanescente somente para o pavimento. A sinalização horizontal deverá ser entregue no final da concessão de acordo com as especificações técnicas e operacionais, não sendo possível especificar de forma técnica a vida útil futura deste tipo de elemento rodoviário.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

3 - A AGERGS está ativamente envolvida na análise das minutas, realizando diversas contribuições. A fiscalização ocorrerá em conjunto com o Poder Concedente, como já ocorre nos serviços de saneamento, transporte intermunicipal de passageiros, dentre outros.

4 - Com relação à quarta colocação, referente às obras por gatilho, apenas poderão ser consideradas como obrigatórias as obras previstas no PER, não sendo exigíveis, em princípio, as demais intervenções mencionadas na contribuição.

O exemplo proposto, relativo às passarelas, mostra-se de todo inadequado por transferir ao concessionário riscos não vinculados à sua atividade, visto que o fluxo de pedestres é determinado por intervenções urbanas sob direção dos Municípios, estranhos à relação contratual.

5 - A quinta contribuição encontra respaldo na minuta do contrato de concessão na medida em que o Programa de Exploração da Rodovia (PER) prevê, em seu item 3.4.4.6, a realização, pela futura concessionária, de estudos sobre pontos de parada e apoio aos usuários, incluindo a apresentação do cronograma de implantação de obras e atividades.

6 - Por fim, tem-se que a adoção da metodologia iRAP foge do objeto deste contrato de concessão, mas nada impede que seja adotada pela concessionária para redução da quantidade e gravidade dos acidentes.

Quanto às câmeras, já há a obrigação contratual. Quanto ao wi-fi, trata-se de serviço que somente se mostra útil em caso de inexistência de cobertura de rede de dados nas vias.

7 - A sétima sugestão já se encontra abarcada na minuta de contrato de concessão, visto que sua cláusula 14 estabelece uma série de regras para a destinação de recursos, pela futura concessionária, 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.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

(D) ANEXOS DO PER

Contribuição nº 180

Item

Volume 3 - Modelo Operacional / Tabela 13 - Cronograma de Permanência de Veículos / Sistema de Inspeção de Tráfego

Contribuição

De acordo com a tabela de permanência dos veículos, a partir do 6º ano temos a inclusão de mais uma viatura de inspeção de tráfego, porém o incremento de custos não foi considerado nos investimentos operacionais para os veículos.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O Estudo será corrigido.

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 224

Dispositivo

MODELO OPERACIONAL

Dimensionamento de pessoal

Contribuição

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Considerando a experiência consolidada na gestão de rodovias, especialmente com relação ao dimensionamento de corpo técnico e profissional da concessionária. Considerando a importância do correto dimensionamento de recursos humanos para atingimento dos parâmetros de qualidade e desempenhos definidos no modelo de concessão ora proposto. Partindo destas premissas e, revisitando os quantitativos de pessoal proposto à Concessionária relativos à Concessão da RSC-287, sugere-se que seja efetuado um redimensionamento deste quadro de pessoal por meio da inclusão dos seguintes profissionais:

- Ao menos 2 (dois) atendentes de serviço telefônico gratuito (atendente 0800), cuja operação deverá ser ininterrupta (24h por dia) ;

- 1 (um) Gerente do Contrato de Concessão (considerando a complexidade da atividade, recomenda-se que seja realizado por profissional com nível de gerência e não por assistente);
- 1 (um) Coordenador de Recursos Humanos (considerando universo de profissionais com mais de 300 pessoas, recomenda-se que essa atividade seja desempenhada por coordenador);
- 1 (um) Gerente de Suprimentos e Contratos (considerando a complexidade da atividade, essa é uma função muito crítica para ser exercida por um analista);
- 1 (um) Gerente de TI (profissional responsável por gerenciar um sistema com mais de 170 câmeras, 23 SATS, 10 PMVs, além de 4 praças de pedágio. Trata-se de função muito complexa para ser exercida por um técnico);
- Ao menos 4 (quatro) Serventes de Manutenção Predial (prevista a figura de um coordenador de manutenção predial sem um time de serventes para exercer a obra);
- Engenheiro Pleno de Medições (entende-se que a medição do avanço nas obras de engenharia requer uma pessoa mais especializada do que apenas o técnico, de forma que sugerimos a inclusão de um engenheiro ao longo do período de obras na rodovia);
- Gerente de Projetos e Engenheiro de Projetos (entende-se necessária a inclusão da figura desses dois funcionários durante o período de obras da rodovia, devido à complexidade das obras a serem executadas);
- Operadores de CCO (Segundo Art. 27 da Resolução ANTT nº 3.576 de 02/09/2010, para

cada 50 câmeras de CFTV faz necessária a presença de um funcionário responsável pela sua operação. Assim, sugere-se o aumento no número desses funcionários para, ao menos, 3 (três) funcionários por turno).

Para além do exposto, solicita-se, ainda, que se proceda a uma ampla revisitação da estrutura proposta, com vistas ao aperfeiçoamento do modelo operacional, e que as alterações sejam devidamente refletidas no modelo econômico-financeiro da Concessão.

Redação sugerida para o dispositivo

N/A

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Os documentos serão revisados, para inclusão de ao menos 2 operadores de CCO. Quanto aos demais cargos, fica a critério da Licitante a proposição de sua estrutura.

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

Contribuição nº 225

Dispositivo

MINUTA DO PER - Volume 3 - Modelo Operacional

3.1.6. Ausência total de vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm nos demais Locais da faixa de domínio numa largura mínima de 4 m

Modelo Operacional

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Tabela 7

Contribuição

Fazemos referência ao item 3.1.6 do PER que estabelece a altura máxima de vegetação rasteira nas áreas da concessão. Fazemos referência à Tabela 7 do Modelo Operacional que estabelece a realização de 4 roçadas anuais (manual e mecanizada, cada uma). Para fins de atendimento dos parâmetros estipulados de altura máxima da vegetação rasteira, entende-se que o volume de roçadas previsto não é suficiente. Neste sentido, sugerimos que sejam realizadas ao menos 6 (seis) roçadas anuais (manual e mecanizada, cada uma).

Redação sugerida para o dispositivo

N/A

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O número de roçadas anuais considerada é um número médio referencial para a orçamentação. A Concessionária deverá atender aos parâmetros definidos no item 3.1.6. do PER, cuja tabela apresenta os indicadores de desempenho. Portanto, o número de roçadas apresentado é meramente referencial.

Contribuição nº 231

Dispositivo

PER - Volume 2 - Estudos de Engenharia

AMPLIAÇÕES E MELHORIAS

Tabela 22 - Cronograma Físico de Implantação das Obras de Ampliações e Melhorias.

Contribuição

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Fazemos referência à Tabela 22 (pág 33) onde são listadas obras após o subtítulo "Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias - Por Nível de Serviço", porém, segundo interpretação do texto do item 2.6.2.2 estas devem ser executadas independente do nível de serviço que será praticado, sendo, portanto, obrigatórias. Neste sentido, solicita-se verificar se o entendimento está correto, e, em caso positivo, realização das adequações necessárias na tabela 22.

Dispositivo

AMPLIAÇÕES E MELHORIAS

CLÁUSULA 6.2.2.2.1 Descrição das Obras a Serem Executadas

Contribuição

O dispositivo traz a seguinte redação: "Nos locais onde não há acostamento, estes serão implantados. Onde o acostamento estiver com largura inferior a 2,00 m, estes serão alargados, de forma a atender à Classe 1-A."

Contudo gostaríamos de esclarecer se cronograma de implantação dos acostamento deverá seguir as datas de execução dos trechos das obras de duplicação?

Redação sugerida para o dispositivo

N/A

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O seu entendimento está correto, a descrição das obras na Tabela 22 – Cronograma Físico será corrigida. Será adotada a seguinte descrição: "*Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias em Travessias Urbanas e Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias em Trechos Rurais*"

Com relação ao prazo de execução/adequação dos acostamentos, estas obras deverão seguir as mesmas datas das duplicações do referido trecho.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 232

Dispositivo

AMPLIAÇÕES E MELHORIAS

CLÁUSULA 2.6.2.4.5.1 Anteprojetos

Contribuição

Texto do Anexo Ampliações e Melhorias traz a seguinte redação: "Nas praças em que o VDM justificar, será executado um túnel (galeria de acesso), com dimensões de 2,50 m de largura por 3,00 m de altura, localizado sob as cabines, que fará a ligação entre essas e o prédio da administração da praça". Neste sentido, solicita-se que haja definição do VDM que acionará a obrigação de implantação do túnel (para que todas as concorrentes no certame possam precificá-la em suas propostas) ou, então, que a solução de travessia segura seja definida pela Concessionária (de modo a permitir, por exemplo, a implantação de passarela e outras soluções aplicáveis).

Redação sugerida para o dispositivo

N/A

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O texto será revisado, para que fique claro que essa premissa de projeto é referencial, referente à execução do túnel (item 3.4.6.1 do PER).

Assim, a redação dos dispositivos será aprimorada para melhorar a compreensão do tema.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 234

Dispositivo

Volume 2 - Estudos de Engenharia

Tomo III - Fase de Trabalhos Iniciais, Programa de Recuperação e Programa de Manutenção Periódica

TRABALHOS INICIAIS

2.3 Programa dos Trabalhos Iniciais

2.3.1.1.2 Quantidade de Serviços Considerados

A rodovia RSC-287 encontra-se atendida pelo Contrato CREMA Santa Maria - Cachoeira do Sul, em parte da extensão em estudo, portanto, foi considerado que no início da Concessão do lote, este trecho será entregue dentro dos padrões DAER, em conformidade com os parâmetros adotados neste Estudo, não tendo assim, a necessidade de Trabalhos Iniciais neste pavimento

Contribuição

Considerando que a Licitante, no momento de formulação de sua proposta, deverá realizar a avaliação das condições do sistema rodoviário a ser concedido e realizar suas próprias considerações para estimativa de custos necessários para cumprimentos dos parâmetros estipulados no PER. Neste sentido, caberá à Concessionária envidar os esforços necessários para atendimento do PER independente de obras ou serviços que tenham sido realizados na Concessão.

Redação sugerida para o dispositivo

N/A

Resposta

Agradecemos a contribuição.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

A Minuta de Edital já contempla a previsão de visita técnica facultativa (item 4), conforme admitido pelos órgãos de controle, junto ao Sistema Rodoviário, assim como, a repartição de riscos prevista na Minuta de Contrato já reflete a sugestão realizada.

Conforme se depreende da Cláusula 19.3.11 da Minuta de Contrato, o Poder Concedente assume o risco tão somente de alterações nas condições do sistema rodoviário no período entre a apresentação da proposta e a data de assunção. O risco quanto a aferição das condições desta rodovia até o momento de elaboração da proposta é integralmente da concessionária.

Assim, a redação dos dispositivos (Tomo III - Fase de Trabalhos Iniciais, Programa de Recuperação e Programa de Manutenção Periódica –item 2.3.1.1.2) **será aprimorada para melhorar a compreensão do tema, de forma a tornar ainda mais evidente esta alocação de risco.**

(E) FAVORÁVEIS

Contribuição nº 14

Boa tarde.

Minha opinião é a seguinte. Dupliquem essa rodovia de qualquer maneira.

Eu não aguento mais levar 5 -6 horas para chegar em porto alegre.

Que se pague o pedágio mas se tenha qualidade.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 24

SOU A FAVOR DO PEDÁGIO (COM EMPRESA PRIVADA) E A EXTINÇÃO DA EGR

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Contribuição nº 26

A RSC 287 DEVE SER PRIVATIZADA, OS PROJETOS TÉCNICOS ESTÃO MUITO BONS.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Contribuição nº 27

Sou totalmente a favor da duplicação da rodovia. Já era para estar duplicada há muitos anos. E colocar velocidade máxima de 110km/h em todo o trecho, senão deixa como está.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A velocidade máxima de operação da rodovia é definida pela autoridade de trânsito, mas, do ponto de vista técnico, está condicionada a características da via, como geometria, número de faixas e outros.

Contribuição nº 34

Bom dia

Moro em Santa Maria e vou seguidamente a Porto Alegre.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Aplaudo a iniciativa de privatizar, desde que com coerência e fiscalização rígida dos órgãos responsáveis.

Acho que os trechos mais críticos deveriam ter prioridade nas duplicações, fazendo por etapas.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

No contrato de concessão há previsão expressa de fiscalização, conforme se observa no item 13.1, que assim diz:

13.1 A CONCESSIONÁRIA sujeitar-se-á a fiscalização do PODER CONCEDENTE com relação ao cumprimento do contrato de concessão, e a fiscalização regulatória da AGERGS, que poderão contar com a cooperação de usuários, firmar convênios, termos de cooperação técnica e contratar serviços de terceiros.

Quanto à execução das obras, o contrato de concessão prevê a duplicação integral da rodovia em até 11 anos, sendo priorizados os trechos urbanos que deverão ser duplicados do terceiro ao quinto ano, conforme obrigações estabelecidas no item 3.2. do Programa de Exploração da Rodovia (PER).

Contribuição nº 44

Acho importante a implantação de mais pedágios na 287.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Contribuição nº 53

Sim sou a favor .

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Contribuição nº 67

Sou a favor de pedágios, em toda a extensão da RS 287.

No Brasil não há como um governo subsidiar BRs, pelas extensões das vias. Creio que, se baixar o valor do IPVA e, colocar pedágios será uma forma de minimizar os acidentes de trânsito e os prejuízos causados pelas más condições das vias.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Quanto ao valor do IPVA, trata-se de matéria tributária, vinculada ao custeio geral do Estado, que não se confunde com o custeio de qualquer rodovia em específico.

Contribuição nº 75

Olá, boa tarde!

Estou enviando, este e-mail, para informá-los que sou a favor da duplicação da BR-287 na cidade de Santa Maria-RS.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Contribuição nº 76

Olá,

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Informo que sou a favor da duplicação da BR-287 na cidade de Santa Maria-RS.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Contribuição nº 107

Necessário porque o trânsito é muito intenso com cargas pesadas, que transitam com muita lentidão e não permite que ultrapassam.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Contribuição nº 109

Muito importante para o desenvolvimento da região central do estado!

Apoio integralmente o projeto!

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Contribuição nº 110

Sobre a duplicação da 287.

Extremamente necessário e favorável. Comparado ao nosso sistema circulatório que é responsável por transportar oxigênio e nutrientes aos nossos órgãos em prol de sua vitalidade, nossas vias são as responsáveis pela oxigenação de nosso Estado através do transporte de nossas riquezas de produtos e serviços. Nosso sistema está defasado e cria gargalos de desenvolvimento.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Necessidade urgente

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Contribuição nº 134

Para o desenvolvimento do Rio Grande, e principalmente para as regiões CENTRO E FRONTEIRA, é muito importante a duplicação da 287, por ser a mais importante ligação destas regiões com o resto do país. A duplicação desta ligação significa ir e voltar a capital com agilidade e segurança o que hoje não temos, devido ao forte trânsito com muitos caminhões.

Mesmo que se tenha de pagar pedágios, ainda assim trará muitos benefícios, mas é de suma importância que o contrato defina bem claro o cronograma que a concessionária deverá seguir, com uma focalização séria e eficiente, e multas para o não comprimento das **etapas**.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O cronograma de obras e serviços a serem exigidos da concessionária estão indicados no Programa de Exploração da Rodovia (PER), em especial no item 3.2.

O não cumprimento das obrigações gera a aplicação de penalidades previstas no contrato, como se vê:

> *18.1. O não cumprimento das Cláusulas deste CONTRATO, de seus ANEXOS ensejará a aplicação das penalidades previstas nesta Cláusula, no CONTRATO e nos dispositivos legais e regulamentares.*
> *18.2. Será aplicada multa em virtude do descumprimento ou do atraso do cumprimento das obrigações contratuais, sem prejuízo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na forma prevista neste CONTRATO, nos seguintes casos:*

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 136

Apoio a duplicação da ERS 400, meu voto é sim.

Att,

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Inobstante, o projeto em tela não diz respeito à ERS 400.

Contribuição nº 150

A duplicação da 287 salvará muitas vidas e favorecerá a prosperidade da região central do RR

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Contribuição nº 319

Sou completamente a favor dessa duplicação, pois facilitará o escoamento da produção.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Contribuição nº 321

Santa Cruz do Sul, 25 de abril de 2019

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

[Ao governador Eduardo Leite/ ao coordenador da audiência pública]

Prezado

A Associação Comercial e Industrial (ACI) de Santa Cruz do Sul ratifica a sua posição em defesa da manutenção, na íntegra, do texto do edital de concessão do governo do Estado, referente às obras para duplicação da RSC 287.

Tal medida, no entender da entidade, é o caminho mais viável para garantir que esta obra, de importância vital para a economia das comunidades da região e a preservação da vida dos que trafegam nesta via, seja viabilizada o mais breve possível.

Entre os riscos de mais adiamentos optamos por garantir o que já temos. Esse é o entendimento que aqui expressamos oficialmente.

Atenciosamente,

Resposta

Agradecemos pela contribuição.

Contribuição nº 325

Ofício AMVARP nº 018/2019

Santa Cruz do Sul, 06 de maio de 2019

Prezado Senhor Coordenador da Audiência Pública

A Associação dos Municípios do Vale do Rio Pardo (AMVARP) ao cumprimenta-lo cordialmente, vem através do mesmo, ratificar a sua posição em defesa da manutenção, na íntegra, do texto do edital de concessão do governo do Estado, referente às obras para duplicação da RSC-287.

Tal medida, no entender da entidade, que congrega 15 Prefeitos do Vale do Rio Pardo, é o caminho mais viável para garantir que esta obra, de importância vital para a economia das

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

comunidades da região e a preservação da vida dos que trafegam nesta via seja viabilizada o mais breve possível.

Entre os riscos de mais adiamentos optamos por garantir o que já temos. Esse é o entendimento que aqui expressamos oficialmente.

Certos de estarmos colaborando para o desenvolvimento e segurança viária aos munícipes da nossa região, desde já agradecemos a atenção.

Atenciosamente,

Resposta

Agradecemos pela contribuição.

Contribuição nº 326

Santa Cruz do Sul, RS, 30 de abril de 2019

Exmo. Governador do Estado do Rio Grande do Sul

Sr. Eduardo Leite

Ilmos. Secretários de Estado do Rio Grande do Sul

Srs. Juvir Costella e Claudio Gastal

A **ASSOCIAÇÃO DE ENTIDADES EMPRESARIAIS DE SANTA CRUZ DO SUL – ASSEMP** integrada por 17 entidades associadas, ratificará no dia 6 de maio de 2019 em audiência pública sua posição em defesa da manutenção, na íntegra, do texto do edital de concessão referente às obras e demais condições para a concessão rodoviária condicionada à duplicação da RSC-287.

O intuito é garantir a efetiva segurança dos usuários e a expansão do desenvolvimento social e econômico da região central do Estado.

Cordialmente,

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Resposta

Agradecemos pela contribuição.

Contribuição nº 327

Santa Cruz do Sul, 06 de maio de 2019

[Ao governador Eduardo Leite/ao coordenador da audiência pública]

Prezado

A Associação do Comércio e Indústria (ACI) de Candelária ratifica sua posição em defesa da manutenção, na íntegra, do texto do edital de concessão do governo do Estado, referente às obras para duplicação da RSC 287.

Tal medida, no entender da entidade, é o caminho mais viável para garantir que esta obra, de importância vital para a economia das comunidades da região e a preservação da vida dos que trafegam nesta via, seja viabilizada o mais breve possível.

Entre os riscos de mais adiamentos optamos por garantir o que já temos. Esse é o entendimento que aqui expressamos oficialmente

Atenciosamente

Resposta

Agradecemos pela contribuição.

Contribuição nº 329

Santa Cruz do Sul, 25 de abril de 2019

[Ao governador Eduardo Leite/ ao coordenador da audiência pública]

Prezado

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

A Associação Santa Cruz Novos Rumos ratifica a sua posição em defesa da manutenção, na íntegra, do texto do edital de concessão do governo do Estado, referente às obras para duplicação da RSC 287.

Tal medida, no entender da entidade, é o caminho mais viável para garantir que esta obra, de importância vital para a economia das comunidades da região e a preservação da vida dos que trafegam nesta via, seja viabilizada o mais breve possível.

Entre os riscos de mais adiamentos optamos por garantir o que já temos. Esse é o entendimento que aqui expressamos oficialmente.

Atenciosamente,

Resposta

Agradecemos pela contribuição.

Contribuição nº 332

Venâncio Aires, 6 de maio de 2019

[Ao governador Eduardo Leite/ ao coordenador da audiência pública]

Prezado

A Câmara de Comércio, Indústria e Serviços de Venâncio Aires - CACIVA ratifica a sua posição em defesa da manutenção, na íntegra, do texto do edital de concessão do governo do Estado, referente às obras para duplicação da RSC 287.

Tal medida, no entender da entidade, é o caminho mais viável para garantir que esta obra, de importância vital para a economia das comunidades da região e a preservação da vida dos que trafegam nesta via, seja viabilizada o mais breve possível.

Entre os riscos de mais adiamentos optamos por garantir o que já temos. Esse é o entendimento que aqui expressamos oficialmente.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Atenciosamente,

Resposta

Agradecemos pela contribuição.

(F) PRAÇA DE PEDÁGIO NA QUARTA COLÔNIA

Contribuição nº 8

Venho por meio deste email, solicitar para que seja realizada a duplicação da BR 287, porém, que revisem os pontos para praça de pedágio, pois na região da quarta colônia até Santa Maria a BR é o trajeto principal de que estuda e trabalha na cidade coração do Rio Grande.

Solicito ainda que as praças de pedágio sejam instaladas a partir de paraíso em santa pois é o trajeto menos utilizado por quem estuda e trabalha e mais por quem está viajando.

Desde já muito obrigado

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Segundo o Apêndice F do Programa de Exploração da Rodovia (Anexo 2 da minuta do contrato), uma das cinco praças de pedágio previstas encontra-se na altura da RSC-287 214+700 km (SRE), trecho este que de fato se encontra entre a região conhecida como Quarta Colônia e o Município de Santa Maria. Contudo, tem-se que a realização de qualquer alteração da localização da praça de pedágio pode impactar os cálculos técnicos de demanda que fundamentaram o projeto de concessão, fazendo com que as projeções de investimentos tenham que ser revisadas caso a alteração seja feita. Ademais, a localização

das praças de pedágio foi definida a partir dos estudos técnicos realizados nos trechos definidos para a concessão.

Vale ressaltar, por outro lado, que a modificação da localização destes últimos poderá ser realizada pela concessionária, por sua conta e risco, e limitada ao deslocamento das praças em até 5 km, mediante a apresentação ao Poder Concedente, para a sua aprovação, dos estudos de impacto sobre a demanda da rodovia que justifiquem a solicitação da alteração – conforme autorizado pelo item 3.4.6 do PER.

Ainda assim, tem-se que a futura concessionária também poderá, segundo o item 16.2.5 da cláusula 16 da minuta do contrato de concessão, cobrar tarifas reduzidas por sua conta e risco, principalmente nos casos de reduções sazonais em dias e horas de baixa demanda.

Portanto, a contribuição não será acatada.

Contribuição nº 23

Boa Tarde,

Muito boa a iniciativa em duplicar a BR 287, porém há um ponto muito importante que deve ser levado em consideração sobre o Pedágio próximo a Santa Maria (KM 214).

Este pedágio ficará entre Santa Maria e a Quarta Colônia (São João do Polêsine, Faxinal do Soturno, Dona Francisca, Nova Palma,...).

Explico: Estes são municípios que não possuem hospitais muito equipados e nem muitos médicos (somente alguns clínicos gerais). Qualquer tratamento tem que ser feito em Santa Maria. Um pedágio nesta localização traria um grande impacto para uma região, que não com poucos recursos financeiros e que precisa muito vir a Santa Maria para consultar com médicos especialistas. Além de que o Hospital regional, que atende pelo SUS também fica em Santa Maria. O custo para a saúde nestes municípios seria muito grande.

Além disso, muitos estudantes desta região, por não terem condições e trabalharem na agricultura familiar durante o dia, estudam na UFSM há noite. Tem que via para Santa Maria todos os dias. Aumentaria muito o custo para estes estudantes também.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Muitas pessoas da região trabalha em Santa Maria, mas moram na região por ter um custo de vida mais barato. Seu custo de vida aumentaria muito.

Este pedágio implicará num custo extra muito alto para muitas pessoas com baixa ou média renda. Não deveria ficar entre Santa Maria e a Quarta Colônia.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Segundo o Apêndice F do Programa de Exploração da Rodovia (Anexo 2 da minuta do contrato), uma das cinco praças de pedágio previstas encontra-se na altura da RSC-287 214+700 km (SRE), trecho este que de fato se encontra entre a região conhecida como Quarta Colônia e o Município de Santa Maria. Contudo, tem-se que a realização de qualquer alteração da localização da praça de pedágio pode impactar os cálculos técnicos de demanda que fundamentaram o projeto de concessão, fazendo com que as projeções de investimentos tenham que ser revisadas caso a alteração seja feita. Ademais, a localização das praças de pedágio foi definida a partir dos estudos técnicos realizados nos trechos definidos para a concessão.

Vale ressaltar, por outro lado, que a modificação da localização destes últimos poderá ser realizada pela concessionária, por sua conta e risco, e limitada ao deslocamento das praças em até 5 km, mediante a apresentação ao Poder Concedente, para a sua aprovação, dos estudos de impacto sobre a demanda da rodovia que justifiquem a solicitação da alteração – conforme autorizado pelo item 3.4.6 do PER.

Ainda assim, tem-se que a futura concessionária também poderá, segundo o item 16.2.5 da cláusula 16 da minuta do contrato de concessão, cobrar tarifas reduzidas por sua conta e risco, principalmente nos casos de reduções sazonais em dias e horas de baixa demanda.

Portanto, a contribuição não será acatada.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 29

Olá, sobre a duplicação, a praça de pedagio não deve ser em Santa Maria, nem quarta colônia! Como a cidade é universitária, muitos alunos fazem esse trajeto, o que dificultaria ainda mais no valor de deslocamento, nem todos têm condições de diariamente, contar com a esse valor, visto que será agregado ao aumento da passagem de ônibus de viagem!

Att,

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Segundo o Apêndice F do Programa de Exploração da Rodovia (Anexo 2 da minuta do contrato), uma das cinco praças de pedágio previstas encontra-se na altura da RSC-287 214+700 km (SRE), trecho este que de fato se encontra entre a região conhecida como Quarta Colônia e o Município de Santa Maria. Contudo, tem-se que a realização de qualquer alteração da localização da praça de pedágio pode impactar os cálculos técnicos de demanda que fundamentaram o projeto de concessão, fazendo com que as projeções de investimentos tenham que ser revisadas caso a alteração seja feita. Ademais, a localização das praças de pedágio foi definida a partir dos estudos técnicos realizados nos trechos definidos para a concessão.

Vale ressaltar, por outro lado, que a modificação da localização destes últimos poderá ser realizada pela concessionária, por sua conta e risco, e limitada ao deslocamento das praças em até 5 km, mediante a apresentação ao Poder Concedente, para a sua aprovação, dos estudos de impacto sobre a demanda da rodovia que justifiquem a solicitação da alteração – conforme autorizado pelo item 3.4.6 do PER.

Ainda assim, tem-se que a futura concessionária também poderá, segundo o item 16.2.5 da cláusula 16 da minuta do contrato de concessão, cobrar tarifas reduzidas por sua conta e risco, principalmente nos casos de reduções sazonais em dias e horas de baixa demanda.

Portanto, a contribuição não será acatada.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 49

Acho um absurdo pois a região é de muitos estudantes ,onde muitos filhos de agricultores se deslocam até a universidade retornando para ajudar os pais na lavoura,na quarta colônia. Já se paga muitos impostos , nesta RS já tem pedágios, agora mais ,. Sempre o povo.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Segundo o Apêndice F do Programa de Exploração da Rodovia (Anexo 2 da minuta do contrato), uma das cinco praças de pedágio previstas encontra-se na altura da RSC-287 214+700 km (SRE), trecho este que de fato se encontra entre a região conhecida como Quarta Colônia e o Município de Santa Maria. Contudo, tem-se que a realização de qualquer alteração da localização da praça de pedágio pode impactar os cálculos técnicos de demanda que fundamentaram o projeto de concessão, fazendo com que as projeções de investimentos tenham que ser revisadas caso a alteração seja feita. Ademais, a localização das praças de pedágio foi definida a partir dos estudos técnicos realizados nos trechos definidos para a concessão.

Vale ressaltar, por outro lado, que a modificação da localização destes últimos poderá ser realizada pela concessionária, por sua conta e risco, e limitada ao deslocamento das praças em até 5 km, mediante a apresentação ao Poder Concedente, para a sua aprovação, dos estudos de impacto sobre a demanda da rodovia que justifiquem a solicitação da alteração – conforme autorizado pelo item 3.4.6 do PER.

Ainda assim, tem-se que a futura concessionária também poderá, segundo o item 16.2.5 da cláusula 16 da minuta do contrato de concessão, cobrar tarifas reduzidas por sua conta e risco, principalmente nos casos de reduções sazonais em dias e horas de baixa demanda.

Portanto, a contribuição não será acatada.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 119

Prezados, bom dia

Venho através deste solicitar a não implementação do pedágio entre Santa Maria e o trevo de acesso à quarta colônia.

Isso prejudicará diretamente alunos e trabalhadores de Santa Maria que residem na quarta colônia, encarecendo em muito o custo, justamente de pessoas que não tem condições de pagar aluguel e fazem o percurso diariamente.

O Turismo ficará bastante comprometido, uma vez que o custo extra impactará significantemente na decisão de passear nos fins de semana, diminuindo a arrecadação dos municípios.

Outro detalhe é que muitos motoristas vão preferir fazer uma quilometragem maior desviando pela RS-149 e RS-804 do que pagar pedágio.

Agradeço desde já pela atenção.

att

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Segundo o Apêndice F do Programa de Exploração da Rodovia (Anexo 2 da minuta do contrato), uma das cinco praças de pedágio previstas encontra-se na altura da RSC-287 214+700 km (SRE), trecho este que de fato se encontra entre a região conhecida como Quarta Colônia e o Município de Santa Maria. Contudo, tem-se que a realização de qualquer alteração da localização da praça de pedágio pode impactar os cálculos técnicos de demanda que fundamentaram o projeto de concessão, fazendo com que as projeções de investimentos tenham que ser revisadas caso a alteração seja feita. Ademais, a localização das praças de pedágio foi definida a partir dos estudos técnicos realizados nos trechos definidos para a concessão.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Vale ressaltar, por outro lado, que a modificação da localização destes últimos poderá ser realizada pela concessionária, por sua conta e risco, e limitada ao deslocamento das praças em até 5 km, mediante a apresentação ao Poder Concedente, para a sua aprovação, dos estudos de impacto sobre a demanda da rodovia que justifiquem a solicitação da alteração – conforme autorizado pelo item 3.4.6 do PER.

Ainda assim, tem-se que a futura concessionária também poderá, segundo o item 16.2.5 da cláusula 16 da minuta do contrato de concessão, cobrar tarifas reduzidas por sua conta e risco, principalmente nos casos de reduções sazonais em dias e horas de baixa demanda.

Portanto, a contribuição não será acatada.

Contribuição nº 121

Prezados, bom dia

Venho através deste relatar minha opinião sobre a implementação do pedágio entre Santa Maria e à quarta colônia.

Sou totalmente contra, uma vez que impactará muito em quem faz um trajeto tão curto.

Isso prejudicará diretamente alunos e trabalhadores de Santa Maria que residem na quarta colônia, encarecendo em muito o custo, justamente de pessoas que fazem o percurso diariamente por alguns poucos quilômetros. Grande maioria são veículos leves que não danificam a pista, não há porque possuir uma tarifa estimada de 10 reais, ida e volta.

O turismo, significativa fonte de renda da região, ficará comprometido, diminuindo a arrecadação dos municípios.

Outro detalhe é que muitos motoristas vão preferir fazer uma quilometragem maior desviando pela RS-149 e RS-804 do que pagar o pedágio.

Sugestão, poderiam colocar mais praças como é em SP, todas com trajetos bem curtos e taxa pequena (R$1,80-2,00), justamente para não onerar aqueles que entram na rodovia por poucos quilômetros. De Santa Maria até Tabaí poderia ter umas 8 praças, diluindo os valores.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Quem fizer trajeto menor, paga menos. Quem for até Porto Alegre, pagará a mesma coisa, só que em mais paradas.

Além disso, a duplicação da Faixa nova de Camobi é imprescindível, uma vez que o fluxo de veículos é muito alto, inclusive com semáforos e quebra-molas. Pensando daqui 10 anos, o trânsito ficará ainda mais caótico.

Agradeço desde já pela atenção.

Atenciosamente,

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Segundo o Apêndice F do Programa de Exploração da Rodovia (Anexo 2 da minuta do contrato), uma das cinco praças de pedágio previstas encontra-se na altura da RSC-287 214+700 km (SRE), trecho este que de fato se encontra entre a região conhecida como Quarta Colônia e o Município de Santa Maria. Contudo, tem-se que a realização de qualquer alteração da localização da praça de pedágio pode impactar os cálculos técnicos de demanda que fundamentaram o projeto de concessão, fazendo com que as projeções de investimentos tenham que ser revisadas caso a alteração seja feita. Ademais, a localização das praças de pedágio foi definida a partir dos estudos técnicos realizados nos trechos definidos para a concessão.

Vale ressaltar, por outro lado, que a modificação da localização destes últimos poderá ser realizada pela concessionária, por sua conta e risco, e limitada ao deslocamento das praças em até 5 km, mediante a apresentação ao Poder Concedente, para a sua aprovação, dos estudos de impacto sobre a demanda da rodovia que justifiquem a solicitação da alteração – conforme autorizado pelo item 3.4.6 do PER.

Ainda assim, tem-se que a futura concessionária também poderá, segundo o item 16.2.5 da cláusula 16 da minuta do contrato de concessão, cobrar tarifas reduzidas por sua conta e risco, principalmente nos casos de reduções sazonais em dias e horas de baixa demanda.

Portanto, a contribuição não será acatada.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Quanto à duplicação do trecho urbano da RSC-287 conhecido como “Faixa Nova”, tem-se que, segundo o Apêndice A do Programa de Exploração da Rodovia (PER) – i.e. o Anexo 2 da minuta do contrato – a concessão da rodovia iniciaria na RSC-287, km 232,54, em seu entroncamento com a ERS-509. Os estudos técnicos buscaram maximizar os ganhos em segurança e serviços aos usuários da rodovia, de acordo com os estudos de demanda realizados nos trechos definidos para concessão. Ademais, no referido trecho em questão há um volume elevado de tráfego urbano permeando o tráfego rodoviário, característica estranha aos demais trechos pertencentes à concessão.

A faixa de domínio reduzida, resultando em alto custo de desapropriação, aliada às soluções de drenagem urbana e às obras de arte necessárias para reduzir a interferência dos fluxos de longa distância e urbanos, torna bastante elevado o custo de implantação da duplicação deste trecho. Além disto, pela característica urbana é inviável a cobrança de pedágio neste segmento, bem como inviável garantir a segurança e conforto do usuário no modelo operacional previsto no projeto. Assim, a inclusão deste trecho iria onerar significativamente todos demais usuários.

Assim sendo, tendo por princípio a justiça tarifária, a contribuição também não será acatada.

Contribuição nº 153

---

bom dia, estamos acompanhando as noticias referente a instalação dos pedágios entre Santa Maria e Porto Alegre, na nossa região está a prevista a instalação de um entre Santuário e Santa maria, eu gostaria de informar que a instalação do presente pedágio vai trancar parte do crescimento da região da quarta colonia que depende do turismo do santa-mariense, hoje nossa região está a ponto de iniciar as atividades com termas, rede de hotéis já em operação e expansão, restaurantes em construção e operação e faculdade em operação e crescimento. Os estudantes que transitam nessa estrada deve vir a sentir dificuldades financeiras para continuar os estudos e os turistas passaram por esse entrave. Seria importante para que a região continuasse o crescimento a instalação desse pedágio em outro ponto ou que não houvesse.

Agradecido pela atenção.

Att,

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Segundo o Apêndice F do Programa de Exploração da Rodovia (Anexo 2 da minuta do contrato), uma das cinco praças de pedágio previstas encontra-se na altura da RSC-287 214+700 km (SRE), trecho este que de fato se encontra entre a região conhecida como Quarta Colônia e o Município de Santa Maria. Contudo, tem-se que a realização de qualquer alteração da localização da praça de pedágio pode impactar os cálculos técnicos de demanda que fundamentaram o projeto de concessão, fazendo com que as projeções de investimentos tenham que ser revisadas caso a alteração seja feita. Ademais, a localização das praças de pedágio foi definida a partir dos estudos técnicos realizados nos trechos definidos para a concessão.

Vale ressaltar, por outro lado, que a modificação da localização destes últimos poderá ser realizada pela concessionária, por sua conta e risco, e limitada ao deslocamento das praças em até 5 km, mediante a apresentação ao Poder Concedente, para a sua aprovação, dos estudos de impacto sobre a demanda da rodovia que justifiquem a solicitação da alteração – conforme autorizado pelo item 3.4.6 do PER.

Ainda assim, tem-se que a futura concessionária também poderá, segundo o item 16.2.5 da cláusula 16 da minuta do contrato de concessão, cobrar tarifas reduzidas por sua conta e risco, principalmente nos casos de reduções sazonais em dias e horas de baixa demanda.

Portanto, a contribuição não será acatada.

Contribuição nº 317

Prezados, bom dia

Venho através deste relatar minha opinião sobre a implementação do pedágio entre Santa Maria e à quarta colônia.

Sou totalmente contra, uma vez que impactará muito em quem faz um trajeto tão curto.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Isso prejudicará diretamente alunos e trabalhadores de Santa Maria que residem na quarta colônia, encarecendo em muito o custo, justamente de pessoas que fazem o percurso diariamente por alguns poucos quilômetros. Grande maioria são veículos leves que não danificam a pista, não há porque possuir uma tarifa estimada de 10 reais, ida e volta.

O turismo, significativa fonte de renda da região, ficará comprometido, diminuindo a arrecadação dos municípios.

Outro detalhe é que muitos motoristas vão preferir fazer uma quilometragem maior desviando pela RS-149 e RS-804 do que pagar o pedágio.

Sugestão, poderiam colocar mais praças como é em SP, todas com trajetos bem curtos e taxa pequena (R$1,80-2,00), justamente para não onerar aqueles que entram na rodovia por poucos quilômetros. De Santa Maria até Tabaí poderia ter umas 8 praças, diluindo os valores. Quem fizer trajeto menor, paga menos. Quem for até Porto Alegre, pagará a mesma coisa, só que em mais paradas.

Além disso, a duplicação da Faixa nova de Camobi é imprescindível, uma vez que o fluxo de veículos é muito alto, inclusive com semáforos e quebra-molas. Pensando daqui 10 anos, o trânsito ficará ainda mais caótico.

Agradeço desde já pela atenção.

Atenciosamente,

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Segundo o Apêndice F do Programa de Exploração da Rodovia (Anexo 2 da minuta do contrato), uma das cinco praças de pedágio previstas encontra-se na altura da RSC-287 214+700 km (SRE), trecho este que de fato se encontra entre a região conhecida como Quarta Colônia e o Município de Santa Maria. Contudo, tem-se que a realização de qualquer alteração da localização da praça de pedágio pode impactar os cálculos técnicos de demanda que fundamentaram o projeto de concessão, fazendo com que as projeções de investimentos tenham que ser revisadas caso a alteração seja feita. Ademais, a localização

das praças de pedágio foi definida a partir dos estudos técnicos realizados nos trechos definidos para a concessão.

Vale ressaltar, por outro lado, que a modificação da localização destes últimos poderá ser realizada pela concessionária, por sua conta e risco, e limitada ao deslocamento das praças em até 5 km, mediante a apresentação ao Poder Concedente, para a sua aprovação, dos estudos de impacto sobre a demanda da rodovia que justifiquem a solicitação da alteração – conforme autorizado pelo item 3.4.6 do PER.

Ainda assim, tem-se que a futura concessionária também poderá, segundo o item 16.2.5 da cláusula 16 da minuta do contrato de concessão, cobrar tarifas reduzidas por sua conta e risco, principalmente nos casos de reduções sazonais em dias e horas de baixa demanda.

Portanto, a contribuição não será acatada.

Quanto à duplicação do trecho urbano da RSC-287 conhecido como “Faixa Nova”, tem-se que, segundo o Apêndice A do Programa de Exploração da Rodovia (PER) – i.e. o Anexo 2 da minuta do contrato – a concessão da rodovia iniciaria na RSC-287, km 232,54, em seu entroncamento com a ERS-509. Os estudos técnicos buscaram maximizar os ganhos em segurança e serviços aos usuários da rodovia, de acordo com os estudos de demanda realizados nos trechos definidos para concessão. Ademais, no referido trecho em questão há um volume elevado de tráfego urbano permeando o tráfego rodoviário, característica estranha aos demais trechos pertencentes à concessão.

A faixa de domínio reduzida, resultando em alto custo de desapropriação, aliada às soluções de drenagem urbana e às obras de arte necessárias para reduzir a interferência dos fluxos de longa distância e urbanos, torna bastante elevado o custo de implantação da duplicação deste trecho. Além disto, pela característica urbana é inviável a cobrança de pedágio neste segmento, bem como inviável garantir a segurança e conforto do usuário no modelo operacional previsto no projeto. Assim, a inclusão deste trecho iria onerar significativamente todos demais usuários.

Assim sendo, tendo por princípio a justiça tarifária, a contribuição também não será acatada.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 318

Prezados, bom dia

Venho através deste relatar minha opinião sobre a implementação do pedágio entre Santa Maria e à quarta colônia.

Sou totalmente contra, uma vez que impactará muito em quem faz um trajeto tão curto.

Isso prejudicará diretamente alunos e trabalhadores de Santa Maria que residem na quarta colônia, encarecendo em muito o custo, justamente de pessoas que fazem o percurso diariamente por alguns poucos quilômetros. Grande maioria são veículos leves que não danificam a pista, não há porque possuir uma tarifa estimada de 10 reais, ida e volta.

O turismo, significativa fonte de renda da região, ficará comprometido, diminuindo a arrecadação dos municípios.

Outro detalhe é que muitos motoristas vão preferir fazer uma quilometragem maior desviando pela RS-149 e RS-804 do que pagar o pedágio.

Sugestão, poderiam colocar mais praças como é em SP, todas com trajetos bem curtos e taxa pequena (R$1,80-2,00), justamente para não onerar aqueles que entram na rodovia por poucos quilômetros. De Santa Maria até Tabaí poderia ter umas 8 praças, diluindo os valores. Quem fizer trajeto menor, paga menos. Quem for até Porto Alegre, pagará a mesma coisa, só que em mais paradas.

Além disso, a duplicação da Faixa nova de Camobi é imprescindível, uma vez que o fluxo de veículos é muito alto, inclusive com semáforos e quebra-molas. Pensando daqui 10 anos, o trânsito ficará ainda mais caótico.

Agradeço desde já pela atenção.

Atenciosamente,

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Segundo o Apêndice F do Programa de Exploração da Rodovia (Anexo 2 da minuta do contrato), uma das cinco praças de pedágio previstas encontra-se na altura da RSC-287 214+700 km (SRE), trecho este que de fato se encontra entre a região conhecida como Quarta Colônia e o Município de Santa Maria. Contudo, tem-se que a realização de qualquer alteração da localização da praça de pedágio pode impactar os cálculos técnicos de demanda que fundamentaram o projeto de concessão, fazendo com que as projeções de investimentos tenham que ser revisadas caso a alteração seja feita. Ademais, a localização das praças de pedágio foi definida a partir dos estudos técnicos realizados nos trechos definidos para a concessão.

Vale ressaltar, por outro lado, que a modificação da localização destes últimos poderá ser realizada pela concessionária, por sua conta e risco, e limitada ao deslocamento das praças em até 5 km, mediante a apresentação ao Poder Concedente, para a sua aprovação, dos estudos de impacto sobre a demanda da rodovia que justifiquem a solicitação da alteração – conforme autorizado pelo item 3.4.6 do PER.

Ainda assim, tem-se que a futura concessionária também poderá, segundo o item 16.2.5 da cláusula 16 da minuta do contrato de concessão, cobrar tarifas reduzidas por sua conta e risco, principalmente nos casos de reduções sazonais em dias e horas de baixa demanda.

Portanto, a contribuição não será acatada.

Quanto à duplicação do trecho urbano da RSC-287 conhecido como “Faixa Nova”, tem-se que, segundo o Apêndice A do Programa de Exploração da Rodovia (PER) – i.e. o Anexo 2 da minuta do contrato – a concessão da rodovia iniciaria na RSC-287, km 232,54, em seu entroncamento com a ERS-509. Os estudos técnicos buscaram maximizar os ganhos em segurança e serviços aos usuários da rodovia, de acordo com os estudos de demanda realizados nos trechos definidos para concessão. Ademais, no referido trecho em questão há um volume elevado de tráfego urbano permeando o tráfego rodoviário, característica estranha aos demais trechos pertencentes à concessão.

A faixa de domínio reduzida, resultando em alto custo de desapropriação, aliada às soluções de drenagem urbana e às obras de arte necessárias para reduzir a interferência dos fluxos de longa distância e urbanos, torna bastante elevado o custo de implantação da duplicação deste trecho. Além disto, pela característica urbana é inviável a cobrança de pedágio neste segmento, bem como inviável garantir a segurança e conforto do usuário no modelo operacional previsto no projeto. Assim, a inclusão deste trecho iria onerar significativamente todos demais usuários.

Assim sendo, tendo por princípio a justiça tarifária, a contribuição também não será acatada.

(G) RSC 400 (foram agrupadas as contribuições de idêntico conteúdo)

Contribuição nº 51

República Federativa do Brasil

Estado do Rio Grande do Sul Câmara Municipal de Vereadores de Passa Sete

Of. nº 016/2019 - CM Passa Sete, 09 de abril de 2019.

À Secretaria de Governança e Gestão Estratégica:

Ao cumprimenta-los, vimos pelo presente, primeiramente, manifestar nossos cumprimentos pela iniciativa do Governo Estadual em disponibilizar para população este importante meio de democratizar as decisões governamentais, especialmente, no que tange a decisão das prioridades por região e que estamos engajados para conquistar esta demanda que será de relevante importância para desenvolvimento da economia de nossa região e de nosso Estado.

Num segundo momento, vimos, solicitar a inclusão da terceira pista nos custos do pedágio na RSC 287, no sentido de que dentro dos editais previstos e anunciados pelo Governo Estado, para a concessão de rodovias do Rio Grande do Sul, junto ao contrato que prevê as obras de investimentos, melhorias e conservação da RSC 287, seja explicitado e indicado, também, conforme as regras do certame, de que a empresa vencedora do processo licitatório deverá realizar obras de construção da terceira faixa junto aos trechos de aclive/declive

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

existentes na RSC 400, entre Candelária - Passa Sete - Sobradinho, além, é claro, da responsabilidade em manter, conservar e fazer investimentos nas duas RSC's.

Como entidade legítima e organizada representando as regiões Central, Serra do Alto do Botucaraí e Alto Jacuí, constatamos, sempre, *in loco*, da necessidade da construção da terceira via em vários setores da 400, que é a ligação importante e mais utilizada para o escoamento da produção agrícola e tráfego de veículos, que vem do norte e noroeste do Estado, provindos da RSC 481, VRS 817, em direção à 287, Porto de Rio Grande e Porto Alegre.

Viemos por meio deste representar a Câmara Municipal de Vereadores de Passa Sete que está localizada ao lado da RSC 400, na Avenida Adolpho Emílio Karnopp, 1500, centro de Passa Sete - RS. A Câmara é composta de 9 membros titulares e 6 suplentes, os quais tem familiares no próprio município, e que vem através deste ressaltar a importância desta rodovia, pois trata-se do principal roteiro deslocamento para todos, e é de suma importância para nossa região a inclusão da terceira pista nesta rodovia. Sendo assim, salientamos nosso total apoio a causa.

Atenciosamente,

Contribuição nº 58

Of. GP nº 035/2019

Lagoa Bonita do Sul, 09 de Abril de 2019

Exmo. Sr. Governador:

Num segundo momento, vimos, solicitar a inclusão da terceira pista nos custos do pedágio na RSC 287, no sentido de que dentro dos editais previstos e anunciados pelo Governo Estado, para a concessão de rodovias do Rio Grande do Sul, junto ao contrato que prevê as obras de investimentos, melhorias e conservação da RSC 287, seja explicitado e indicado, também, conforme as regras do certame, de que a empresa vencedora do processo licitatório deverá realizar obras de construção da terceira faixa junto aos trechos de aclive/declive

existentes na RSC 400, entre Candelária - Passa Sete - Sobradinho, além, é claro, da responsabilidade em manter, conservar e fazer investimentos nas duas RSC's.

Como entidade legítima e organizada representando as regiões Central, Serra do Alto do Botucaraí e Alto Jacuí, constatamos, sempre, *in loco*, da necessidade da construção da terceira via em vários setores da 400, que é a ligação importante e mais utilizada para o escoamento da produção agrícola e tráfego de veículos, que vem do norte e noroeste do Estado, provindos da RSC 481, VRS 817, em direção à 287, Porto de Rio Grande e Porto Alegre.

O município de Lagoa Bonita do Sul manifesta-se favorável a inclusão da RSC 400 devido:

- Na área da Saúde, utiliza-se diária e unicamente esta rodovia para transporte de pacientes do município que necessitam de atendimento de média e alta complexidade, na região metropolitana e Central do Estado, sendo a RSC 287;

- Os agricultores terem nesta rodovia a única forma de escoar a produção agrícola, bem como o fornecimento de gêneros alimentícios, agropecuários e industriais;

A construção de mais uma pista nesta rodovia possibilitará segurança no trânsito devido as ondulações do relevo da serra e o constante número de acidentes registrados devido as condições de nevoeiro e curvas sinuosas existentes na estrada que liga Candelária a Região Centro Serra, ou fator relevante são as péssimas condições da RS 481 que liga ao município de Cerro Branco, deixando a RSC como única opção de tráfego.

Respeitosamente,

Contribuição nº 60

Vimos, solicitar a inclusão da terceira pista da ERS 400, nos custos do pedágio da RSC 287, junto ao contrato que prevê as obras de investimentos, melhorias e conservação da RSC 287, de que a empresa vencedora do processo licitatório deverá realizar obras de construção da terceira faixa junto aos trechos de aclive/declive existentes na RSC 400, entre Candelária-Passa Sete-Sobradinho.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 61

Prezados Governantes,

Venho solicitar a inclusão da terceira pista nos custos do pedágio na RSC 287, junto ao contrato que prevê as obras de investimentos, melhorias e conservação da RSC 287, de que a empresa vencedora do processo licitatório deverá realizar obras de construção da terceira faixa junto aos trechos de aclive/declive existentes na RSC 400, entre Candelária-Passa Sete-Sobradinho.

Contribuição nº 69

Ofício nº 139/2019

Gabinete do Prefeito Municipal de Arroio do Tigre, em 10 de abril de 2019

Exmo. Sr. Governador:

Honra-nos cumprimentar Vossa Excelência e na oportunidade manifestamos nossos cumprimentos pela inciativa do Governo Estadual em disponibilizar para população este importante meio de democratizar as decisões governamentais, especialmente, no que tange a decisão das prioridades por região.

Aproveitamos o ensejo também para solicitar a inclusão da terceira pista da RSC 400, nos custos do pedágio da RSC 287. Para tanto, solicitamos que tal previsão já conste nos editais previstos e anunciados pelo Governo do Estado, para a concessão de rodovias do Rio Grande do Sul, no futuro contrato das obras de investimentos, melhorias e conservação da RSC 287.

Solicitamos ainda seja explicitado e indicado, também, conforme as regras do certame, de que a empresa vencedora do processo licitatório deverá realizar obras de construção da terceira faixa junto aos trechos de aclive/declive existentes na RSC 400, entre Candelária-

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Passa Sete-Sobradinho, bem como estipular a responsabilidade em manter, conservar e fazer investimento nas duas RSC's.

Como representante do Município do Arroio do Tigre, constatamos "*in loco*", quando transitamos pela mencionada rodovia, a necessidade da construção da terceira via, em vários trechos da rodovia RSC 400, por onde circula um grande número de veículos, principalmente caminhões que escoam a produção agrícola de nossa região, bem como das demais regiões produtoras do noroeste do Estado.

Ratificamos protestos de elevado estima e apreço.

Contribuição nº 70

Vimos, solicitar a inclusão da terceira pista da ERS-400, assim como a sua manutenção e melhorias nos custos do pedágio na RSC 287, junto ao contrato que prevê as obras de investimentos, melhorias e conservação da RSC 287, de que a empresa vencedora do processo licitatório deverá realizar obras de construção da terceira faixa junto aos trechos de aclive/declive existentes na RSC 400, entre Candelária-Passa Sete-Sobradinho.

Contribuição nº 71

Of. nº 11/2019

Lagoa Bonita do Sul, 11 de abril de 2019

Excelentíssimo Senhor Governador:

Ao cumprimentá-lo, vimos pelo presente, primeiramente, manifestar nossos cumprimentos pela iniciativa do Governo Estadual em disponibilizar para população este importante meio de democratizar as decisões governamentais, especialmente, no que tange à decisão das prioridades por região e que estamos engajados para conquistar esta demanda que será de relevante importância para desenvolvimento da economia de nossa região e de nosso Estado.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Num segundo momento, vimos **solicitar a inclusão da terceira pista nos custos do pedágio na RSC 287, no sentido de que dentro dos editais previstos e anunciados pelo Governo do Estado, para a concessão de rodovias do Rio Grande do Sul**, junto ao contrato que prevê as obras de investimentos, melhorias e conservação da RSC 287, **seja explicitado e indicado também, conforme as regras do certame, de que a empresa vencedora do processo licitatório deverá realizar obras de construção da terceira faixa** junto aos trechos de aclive/declive existentes na RSC 400, entre Candelária-Passa Sete-Sobradinho, além, é claro, da responsabilidade em manter, conservar e fazer investimentos nas duas RSC's.

Como entidade legitimada e organizada representando as regiões Central, Serra do Alto do Botucaraí e Alto Jacuí, constatamos, sempre, "*in loco*", da necessidade da construção da terceira via em vários setores da 400, que é a ligação importante e mais utilizada para o escoamento da produção agrícola e tráfego de veículos, que vem do norte e noroeste do Estado, provindos da RSC 481, VRS 817, em direção à 287, Porto de Rio Grande e Porto Alegre.

A comunidade escolar da Escola Estadual de Ensino Médio José Luchese manifesta seu apoio nessa duplicação devido à necessidade de passar periodicamente por esse trecho em reuniões na 6ª Coordenadoria de Educação, nas quais enfrentamos sérios riscos quanto ao fluxo dos veículos ser muito intenso, devido às curvas acentuadas e à grande mudança de altitude que temos que enfrentar no deslocamento para Santa Cruz do Sul.

Sem mais ao momento, despedimo-nos ao manifestar a nossa mais elevada e distinta consideração.

Contribuição nº 72

OF.G.O. 047/2019

Ibarama, 10 de abril de 2019.

Ao Excelentíssimo Senhor

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

EDUARDO LEITE

Governador do Estado do Rio Grande do Sul

Porto Alegre/RS

Assunto: solicitar a inclusão da terceira pista nos custos do pedágio na RSC 287

Cordiais Saudações, vimos pelo presente, primeiramente, manifestar nossos cumprimentos pela iniciativa do Governo Estadual em disponibilizar para população este importante meio de democratizar as decisões governamentais, especialmente, no que tange à decisão das prioridades por região e que estamos engajados para conquistar esta demanda que será de relevante importância para o desenvolvimento da economia de nossa região e de nosso Estado.

Vimos solicitar a inclusão da terceira pista nos custos do pedágio na RSC 287, no sentido de que dentro dos editais previstos e anunciados pelo Governo do Estado, para a concessão de rodovias do Rio Grande do Sul, junto ao contrato que prevê as obras de investimentos, melhorias e conservação da RSC 287, seja explicitado e indicado, também, conforme as regras do certame, de que a empresa vencedora do processo licitatório deverá realizar obras de construção da terceira faixa junto aos trechos de aclive/declive existentes na RSC 400, entre Candelária-Passa Sete-Sobradinho, além, é claro, da responsabilidade em manter, conservar e fazer investimentos nas duas RSC's.

Como entidade legitimada e organizada representando as regiões Central, Serra do Alto do Botucaraí e Alto Jacuí, constatamos, sempre, "*in loco*", da necessidade da construção da terceira via em vários setores da 400, que é a ligação importante e mais utilizada para o escoamento da produção agrícola e tráfego de veículos, que vem do norte e noroeste do Estado, provindos da RSC 481, VRS 817, em direção à 287, Porto de Rio Grande e Porto Alegre.

Sem mais ao momento, despedimo-nos ao manifestar votos de estima e considerações.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 73

Of Nº 033/2019-CMAT

Arroio do Tigre, 10 de abril de 2019,

A Sua Excelência o Senhor

Eduardo Figueiredo Cavalheiro Leite

Governador do Estado do Rio Grande do Sul

Porto Alegre – RS

Assunto: mobilização pela terceira pista da ERS-400

Prezado Senhor,

Ao cumprimentá-lo cordialmente, vimos pelo recente, inicialmente, exteriorizar nossas congratulações pelo arrojo do Governo Estadual em possibilitar para os residentes este relevante meio de popularizar as deliberações governamentais, no que concerne as decisões das precedências por região e que estamos envolvidos para alcançar esta reivindicação que, certamente, será expressivo para o crescimento da economia da nossa plaga e de nosso Estado.

De outro modo, vimos rogar a inclusão da terceira pista nos dispêndios do pedágio na RSC 287, no nexo de que dentro dos editais conjecturados e exteriorizados pelo Governo do Estado para concessão de rodovias no Rio Grande do Sul, adstrito ao contrato que prevê obras de investimento, reparação e perpetuação da RSC 287, que seja indicado e evidenciado, similarmente, conforme mandamento do certame, de que a empresa vencedora do processo licitatório deverá realizar obras de construção da terceira faixa adjacente aos trechos de aclive e declive efetivos na RSC, entre Candelária/Passa Sete/Sobradinho, ademais, evidentemente, da incumbência em manter e conservar bem como fazer investimentos nas duas RSC's.

A Câmara dos Vereadores, como órgão do ente federativo Município, bem como representante dos munícipes através de seus vereadores eleitos, torna-se legítima neste ato

para postular como parte interessada, constando frequentemente, i*n locum*, da grande necessidade da construção da terceira via em inúmeros setores da RSC 400. Nesta mesma esteira, não podemos olvidar que a rodovia é uma importante ligação e mais usufruída para o escoamento da produção agrícola e tráfego de veículos, que se deslocam do norte e do noroeste do Estado, provenientes da RSC 481, VRS 817, em direção à RSC 287, para deslocamento ao Porto de Rio Grande e Porto Alegre.

Ademais, justifica-se o presente pedido ainda, para construção da terceira faixa, considerando o imponente fluxo de automóveis e caminhões carregados e um grande número de curvas impossibilitando ultrapassagens, gerando riscos de acidentes aos usuários além de enorme filas tornando o trânsito muito lento.

Na certeza de ter nossa demanda atendida, despeço-me renovando votos de estima e apreço.

Atenciosamente,

Contribuição nº 79

Ao cumprimenta-lo, vimos pelo presente, primeiramente, manifestar nossos cumprimentos pela iniciativa do Governo Estadual em disponibilizar para população este importante meio de democratizar as decisões governamentais, especialmente, no que tange a decisão das prioridades por região e que estamos engajados para conquistar esta demanda que será de relevante importância para desenvolvimento da economia de nossa região e de nosso Estado.

Num segundo momento, vimos, **solicitar a inclusão da terceira pista nos custos do pedágio na RSC 287**, **no sentido de que dentro dos editais previstos e anunciados pelo Governo Estado, para a concessão de rodovias do Rio Grande do Sul,** junto ao contrato que prevê as obras de investimentos, melhorias e conservação da RSC 287, **seja explicitado e indicado, também, conforme as regras do certame, de que a empresa vencedora do processo licitatório deverá realizar obras de construção da terceira faixa** junto aos trechos de aclive/declive existentes na RSC 400, entre Candelária-Passa Sete-

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Sobradinho, além, é claro, da responsabilidade em manter, conservar e fazer investimentos nas duas RSC's.

Como entidade legítima e organizada representando as regiões Central, Serra do Alto do Botucaraí e Alto Jacuí, constatamos, sempre, "*in loco*", da necessidade da construção da terceira via em vários setores da 400, que é a ligação importante e mais utilizada para o escoamento da produção agrícola e tráfego de veículos, que vem do norte e noroeste do Estado, provindos da RSC 481, VRS 817, em direção a 287, Porto de Rio Grande e Porto Alegre.

A Cotriel-Cooperativa Tritícola de Espumoso Ltda-Filial de Arroio do Tigre esta inserida nesta região, juntamente com Unidades de Tunas, Estrela Velha, Salto do Jacuí e Sobradinho,atendendo mais de 6.000 associados, onde abrange mais de 10 municípios recebendo e transportando mais de 2.300.000 sacas de grãos e 2.000 toneladas de insumos agrícolas na estrada referida acima, sendo ainda responsável por boa parcela de incremento de receitas na economia destes municípios, gerando empregos diretos e indiretos e impostos municipais, estaduais e federais.

Sem mais ao momento, despedimo-nos ao manifestar a nossa mais elevada e distinta consideração.

Contribuição nº 82

Apoio a inclusão da ERS-400 no plano de investimentos da RSC-287, solicitando a terceira via para esta estrada tão importante para o estado.

Contribuição nº 84

Vimos, solicitar a inclusão da terceira pista da ERS-400, assim como a sua manutenção e melhorias nos custos do pedágio na RSC 287, junto ao contrato que prevê as obras de investimentos, melhorias e conservação da RSC 287, de que a empresa vencedora do processo licitatório deverá realizar obras de construção da terceira faixa junto aos trechos de

aclive/declive existentes na RSC 400, entre Candelária-Passa Sete-Sobradinho. Ademais, segue o link para acesso sobre as informações do processo de concessão: https://transportes.rs.gov.br/consulta-publica-rsc-287-e-ers-324

Contribuição nº 91

Para o bem e a melhoria do trânsito pedimos a terceira pista na RS 400 nos lugares de aclive e declive

Contribuição nº 92

Vimos, solicitar a inclusão da terceira pista nos custos do pedágio na RSC 287, junto ao contrato que prevê as obras de investimentos, melhorias e conservação da RSC 287, de que a empresa vencedora do processo licitatório deverá realizar obras de construção da terceira faixa junto aos trechos de aclive/declive existentes na RSC 400, entre Candelária-Passa Sete-Sobradinho

Contribuição nº 93

Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Arroio do Tigre

Ao cumprimentá-lo, vimos pelo presente, primeiramente, manifestar nossos cumprimentos pela iniciativa do Governo Estadual em disponibilizar para população este importante meio de democratizar as decisões governamentais, especialmente, no que tange à decisão das prioridades por região e que estamos engajados para conquistar esta demanda que será de relevante importância para desenvolvimento da economia de nossa região e de nosso Estado.

Num segundo momento, vimos **solicitar a inclusão da terceira pista nos custos do pedágio na RSC 287, no sentido de que dentro dos editais previstos e anunciados pelo Governo do Estado, para a concessão de rodovias do Rio Grande do Sul**, junto ao

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

contrato que prevê as obras de investimentos, melhorias e conservação da RSC 287, **seja explicitado e indicado também, conforme as regras do certame, de que a empresa vencedora do processo licitatório deverá realizar obras de construção da terceira faixa** junto aos trechos de aclive/declive existentes na RSC 400, entre Candelária-Passa Sete-Sobradinho, além, é claro, da responsabilidade em manter, conservar e fazer investimentos nas duas RSC's.

Como entidade legitimada e organizada representando as regiões Central, Serra do Alto do Botucaraí e Alto Jacuí, constatamos, sempre, "*in loco*", da necessidade da construção da terceira via em vários setores da 400, que é a ligação importante e mais utilizada para o escoamento da produção agrícola e tráfego de veículos, que vem do norte e noroeste do Estado, provindos da RSC 481, VRS 817, em direção à 287, Porto de Rio Grande e Porto Alegre.

Como entidade representativa dos agricultores familiares de Arroio do Tigre, vimos a informar a importância da manutenção, preservação e criação da terceira pista ao longo do trajeto da ERS 400, que liga a RSC 287 pelo alto fluxo de carros e caminhões que escoam a produção, destacamos que em Arroio do Tigre existem mais de 2.300 propriedade rurais onde a agricultura familiar predomina principalmente nas culturas do tabaco em grande escala (Virgínia e Burley) com uma produção em 8 mil há de 1.200.000 arrobas de fumo, também uma grande produção de soja em 9.500 há e uma produção de 570 mil toneladas também com produção de milho, feijão e leite.

Precisamos ter condição de infraestrutura para escoar a nossa produção bem como ser uma rota em boas condições para os veículos trafegarem, por isso pedimos a inclusão da RSC 400 no processo licitatório da RSC 287.

Sem mais ao momento, despedimo-nos ao manifestar a nossa mais elevada e distinta consideração.

Ao Excelentíssimo Senhor

Eduardo Leite

DD. Governador do Estado do Rio Grande do Sul

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Porto Alegre/RS

Contribuição nº 102

Sou a favor de quando realizarem obras na rodovia BR 287, também façam obras de melhoria ERS-400, duplicando alguns trechos para permitir a ultrapassagem de veículos, sem risco para a segurança das pessoas.

Contribuição nº 104

Urgente e necessário, duplicação, e extremamente necessário também à construção da terceira pista na RS 400, condições para evitar perigo, pois o trânsito de cargas pesadas com veículos lentos, trecho de mais de 15 KM todo em faixa dupla, que não permite ultrapassagem em plena Região de serra...

Contribuição nº 113

Solicitamos a terceira pista na ERS-400, pois devido a topografia e trânsito intenso de veículos pesados e lentos, torna-se necessária a construção de mais uma via nos trechos de aclive/declive dessa rodovia.

Contribuição nº 114

Vimos, solicitar a inclusão da terceira pista da ERS-400, assim como a sua manutenção e melhorias nos custos do pedágio na RSC 287, junto ao contrato que prevê as obras de investimentos, melhorias e conservação da RSC 287, de que a empresa vencedora do processo licitatório deverá realizar obras de construção da terceira faixa junto aos trechos de aclive/declive existentes na RSC 400, entre Candelária-Passa Sete-Sobradinho. Ademais, segue o link para acesso sobre as informações do processo de concessão:

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

https://transportes.rs.gov.br/consulta-publica-rsc-287-e-ers-324

Contribuição nº 115

Of. n 0282019—CI/JACUÍ

Sobradinho, 16 de abril de 2019

Ao Governador do Estado do Rio Grande do Sul

Exmo. Sr. Eduardo Leite

Objeto: Solicitação na inclusão da terceira pista nos custos do pedágio da RSC 287

Excelentíssimo Senhor Governador,

Ao cumprimenta-lo, vimos pelo presente, primeiramente, manifestar nossos cumprimentos pela iniciativa do Governo Estadual em disponibilizar para população este importante meio de democratizar as decisões governamentais, especialmente, no que tange à decisão das prioridades por região e que estamos engajados para conquistar esta demanda que será relevante importância para desenvolvimento da economia de nossa região e de nosso Estado.

Num segundo momento, vimos **solicitar a inclusão da terceira pista nos custos do pedágio na RSC 287, no sentido de que dentro dos editais previstos e anunciados pelo Governo do Estado, para a concessão de rodovias do Rio Grande do Sul**, junto ao contrato que prevê as obras de investimentos, melhorias e conservação da RSC 287, **seja explicitado e indicado, também, conforme as regras do certame, de que a empresa vencedora do processo licitatório deverá realizar obras de construção da terceira faixa** junto aos trechos de aclive/declive existentes na RSC 400, entre Candelária-Passa Sete-Sobradinho, além, é claro, da responsabilidade em manter, conservar e fazer investimentos nas duas RSC's.

Como entidade legítima e organizada, representando as regiões Central, Serra do Alto do Botucaraí e Alto Jacuí, constatamos, sempre, "*in loco*", da necessidade da construção da

terceira via em vários setores da 400, que é a ligação importante e mais utilizada para o escoamento da produção agrícola e tráfego de veículos, que vem do norte e noroeste do Estado, provindos da RSC 481, VRS 817, em direção à 287, Porto de Rio Grande e Porto Alegre.

O Consórcio Intermunicipal do Vale do Jacuí – CI/JACUÍ é integrado por 12 (doze) municípios, sendo eles: Arroio do Tigre, Caçapava do Sul, Cachoeira do Sul, Cerro Branco, Estrela Velha, Ibarama, Lagoa Bonita do Sul, Novo Cabrais, Passa Sete, Segredo, Sobradinho e Tunas, os quais utilizam diariamente a RSC 400, acessando a RSC 287, para o transporte de pacientes que buscam atendimento especializado de saúde fora de seu município. Sendo que todos os dias são utilizados cerca de 20 carros para o transporte de aproximadamente 80 pacientes.

Sendo o que tínhamos para o momento, renovamos nossos protestos de estima e elevada consideração.

Atenciosamente,

Contribuição nº 116

Ao cumprimenta-lo, vimos pelo presente, primeiramente, manifestar nossos cumprimentos pela iniciativa do Governo Estadual em disponibilizar para população este importante meio de democratizar as decisões governamentais, especialmente, no que tange à decisão das prioridades por região e que estamos engajados para conquistar esta demanda que será relevante importância para desenvolvimento da economia de nossa região e de nosso Estado.

Num segundo momento, vimos **solicitar a inclusão da terceira pista nos custos do pedágio na RSC 287, no sentido de que dentro dos editais previstos e anunciados pelo Governo do Estado, para a concessão de rodovias do Rio Grande do Sul**, junto ao contrato que prevê as obras de investimentos, melhorias e conservação da RSC 287, **seja explicitado e indicado, também, conforme as regras do certame, de que a empresa vencedora do processo licitatório deverá realizar obras de construção da terceira faixa**

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

junto aos trechos de aclive/declive existentes na RSC 400, entre Candelária-Passa Sete-Sobradinho, além, é claro, da responsabilidade em manter, conservar e fazer investimentos nas duas RSC's.

Como entidade legítima e organizada, representando as regiões Central, Serra do Alto do Botucaraí e Alto Jacuí, constatamos, sempre, "*in loco*", da necessidade da construção da terceira via em vários setores da 400, que é a ligação importante e mais utilizada para o escoamento da produção agrícola e tráfego de veículos, que vem do norte e noroeste do Estado, provindos da RSC 481, VRS 817, em direção à 287, Porto de Rio Grande e Porto Alegre.

Sem mais ao momento, despedimo-nos ao manifestar a nossa mais elevada e distinta consideração.

Ao Excelentíssimo Senhor

EDUARDO LEITE

DD. Governador do Estado do Rio Grande do Sul

Porto Alegre/RS

Contribuição nº 117

Ofício nº 04/2019

Arroio do Tigre, 16 de abril de 2019

Excelentíssimo Senhor Governador,

Ao cumprimenta-lo, vimos pelo presente, primeiramente, manifestar nossos cumprimentos pela iniciativa do Governo Estadual em disponibilizar para população este importante meio de democratizar as decisões governamentais, especialmente, no que tange à decisão das prioridades por região e que estamos engajados para conquistar esta demanda que será relevante importância para desenvolvimento da economia de nossa região e de nosso Estado.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Num segundo momento, vimos **solicitar a inclusão da terceira pista nos custos do pedágio na RSC 287, no sentido de que dentro dos editais previstos e anunciados pelo Governo do Estado, para a concessão de rodovias do Rio Grande do Sul**, junto ao contrato que prevê as obras de investimentos, melhorias e conservação da RSC 287, **seja explicitado e indicado, também, conforme as regras do certame, de que a empresa vencedora do processo licitatório deverá realizar obras de construção da terceira faixa** junto aos trechos de aclive/declive existentes na RSC 400, entre Candelária-Passa Sete-Sobradinho, além, é claro, da responsabilidade em manter, conservar e fazer investimentos nas duas RSC's.

Como entidade legítima e organizada, representando as regiões Central, Serra do Alto do Botucaraí e Alto Jacuí, constatamos, sempre, "*in loco*", da necessidade da construção da terceira via em vários setores da 400, que é a ligação importante e mais utilizada para o escoamento da produção agrícola e tráfego de veículos, que vem do norte e noroeste do Estado, provindos da RSC 481, VRS 817, em direção à 287, Porto de Rio Grande e Porto Alegre.

A Associação de Caminhoneiros do Centro Serra, com número de inscrição do CNPJ: 18.255.483/0001-30, representa esta classe que utilizam-se diariamente da RSC 400, acessando a RSC 287, transportando a produção agropecuária da região. Toda a produção da região é escoada via RSC's 400 e 287, além da produção da região alta do Estado.

Sem mais ao momento, despedimo-nos ao manifestar a nossa mais elevada e distinta consideração.

Contribuição nº 118

Ao cumprimenta-lo, vimos pelo presente, primeiramente, manifestar nossos cumprimentos pela iniciativa do Governo Estadual em disponibilizar para população este importante meio de democratizar as decisões governamentais, especialmente, no que tange à decisão das prioridades por região e que estamos engajados para conquistar esta demanda que será relevante importância para desenvolvimento da economia de nossa região e de nosso Estado.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Num segundo momento, vimos **solicitar a inclusão da terceira pista nos custos do pedágio na RSC 287, no sentido de que dentro dos editais previstos e anunciados pelo Governo do Estado, para a concessão de rodovias do Rio Grande do Sul**, junto ao contrato que prevê as obras de investimentos, melhorias e conservação da RSC 287, **seja explicitado e indicado, também, conforme as regras do certame, de que a empresa vencedora do processo licitatório deverá realizar obras de construção da terceira faixa** junto aos trechos de aclive/declive existentes na RSC 400, entre Candelária-Passa Sete-Sobradinho, além, é claro, da responsabilidade em manter, conservar e fazer investimentos nas duas RSC's.

Como entidade legítima e organizada, representando as regiões Central, Serra do Alto do Botucaraí e Alto Jacuí, constatamos, sempre, "*in loco*", da necessidade da construção da terceira via em vários setores da 400, que é a ligação importante e mais utilizada para o escoamento da produção agrícola e tráfego de veículos, que vem do norte e noroeste do Estado, provindos da RSC 481, VRS 817, em direção à 287, Porto de Rio Grande e Porto Alegre.

Sem mais ao momento, despedimo-nos ao manifestar a nossa mais elevada e distinta consideração.

Ao Excelentíssimo Senhor

EDUARDO LEITE

DD. Governador do Estado do Rio Grande do Sul

Porto Alegre/RS

Contribuição nº 122

Ao cumprimenta-lo, vimos pelo presente, primeiramente, manifestar nossos cumprimentos pela iniciativa do Governo Estadual em disponibilizar para população este importante meio de democratizar as decisões governamentais, especialmente, no que tange à decisão das prioridades por região e que estamos engajados para conquistar esta demanda que será

relevante importância para desenvolvimento da economia de nossa região e de nosso Estado.

Num segundo momento, vimos **solicitar a inclusão da terceira pista nos custos do pedágio na RSC 287, no sentido de que dentro dos editais previstos e anunciados pelo Governo do Estado, para a concessão de rodovias do Rio Grande do Sul**, junto ao contrato que prevê as obras de investimentos, melhorias e conservação da RSC 287, **seja explicitado e indicado, também, conforme as regras do certame, de que a empresa vencedora do processo licitatório deverá realizar obras de construção da terceira faixa** junto aos trechos de aclive/declive existentes na RSC 400, entre Candelária-Passa Sete-Sobradinho, além, é claro, da responsabilidade em manter, conservar e fazer investimentos nas duas RSC's.

Como entidade legítima e organizada, representando as regiões Central, Serra do Alto do Botucaraí e Alto Jacuí, constatamos, sempre, "*in loco*", da necessidade da construção da terceira via em vários setores da 400, que é a ligação importante e mais utilizada para o escoamento da produção agrícola e tráfego de veículos, que vem do norte e noroeste do Estado, provindos da RSC 481, VRS 817, em direção à 287, Porto de Rio Grande e Porto Alegre.

Contribuição nº 123

Venho solicitar a inclusão da 3ª (terceira) na ERS-400 nos custos de pedágio na RSC-287, junto ao contrato que prevê as obras de investimentos, melhorias e conservação da RSC-287, de que a empresa vencedora do processo licitatório deverá realizar obras de construção da terceira faixa junto aos trechos de aclive/declive existes na ERS 400, entre Candelária-Passa Sete-Sobradinho.

att...

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 124

A SEGURANÇA DO TRÂNSITO É INDISPENSÁVEL PRINCIPALMENTE PARA ESCOAR A PRODUÇÃO DE QUEM TRABALHA. SOMOS PELA TERCEIRA PISTA DA RS 400

Contribuição nº 125

Estado do Rio Grande do Sul

Assembleia Legislativa

Pela duplicação da RSC-287 e inclusão da terceira pista da ERS-400

Nós abaixo firmados parlamentares com assento no Legislativo estadual, legítimos representantes do Vale do Rio Pardo, Centro Serra e região central do Estado, vimos, junto com a Associação dos Prefeitos e Vereadores da região Centro Serra e demais autoridades, lideranças e população, **indicar e manifestar nosso total apoio à mobilização intensa e forte no sentido de incluir a ERS-400 no edital de melhorias e conservação da RSC-287**. Da mesma forma, somos totalmente favoráveis à duplicação da RSC-287 entre Tabaí e Santa Maria, iniciando, prioritariamente, pelo trecho entre Venâncio Aires e Santa Cruz do Sul.

Por meio do presente documento, reforçamos e contribuímos com as ações que estão sendo desenvolvidas pelos diversos setores públicos e privados daquelas regiões, em prol das melhorias e investimentos nas 2 (duas) rodovias. Referidas vias possuem fundamental importância para o tráfego de veículos e o escoamento de grande parte da produção de nosso Estado.

Cabe destacar que a ligação da ERS-400 com a RSC-287 é o trajeto mais curto, em torno de 110 (cento e dez) quilômetros entre as regiões Noroeste, Norte e Nordeste, com o Centro do Estado, assim como de ligação à Porto Alegre e ao Porto de Rio Grande. Destarte, para que efetive esse novo corredor, é extremamente relevante à inclusão da terceira pista da ERS-400, assim como a sua manutenção e melhorias nos custos do pedágio na RSC 287.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Nessa banda, a empresa vencedora do processo licitatório deverá realizar obras de construção da terceira faixa junto aos trechos de aclive/declive existentes na RSC 400 entre Candelária-Passa Sete-Sobradinho. É esse o novo manifesto, esperando que o Governo do Estado acolha a solicitação e os anseios da população envolvida, para o desenvolvimento do Estado.

Sem mais para o momento, despedimo-nos ao manifestar a nossa elevada e distinta consideração, na certeza de que o assunto merecerá toda vossa atenção, providências para atendimento dessa importante demande.

Contribuição nº 126

Bom Dia.

Solicitamos a terceira pista na ERS 400, pois devido a topografia e escoamento da produção, a segurança viária exige a terceira pista.

Att....

Contribuição nº 128

Ofício nº 08/2019

Estrela Velha/RS, 16 de abril de 2019

A Sua Excelência Senhor

Eduardo Leite

Governador do Estado do Rio Grande do Sul

Porto Alegre/RS

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Assunto: **Inclusão da terceira pista nos custos do pedágio na RSC 287 e construção da terceira faixa junto aos trechos de aclive/declive existentes na RSC 400**

Excelentíssimo Senhor:

Ao cumprimenta-lo, manifestamos nossas saudações pela iniciativa do Governo Estadual em disponibilizar para população este importante meio de democratizar as decisões governamentais, especialmente, no que tange a decisão das prioridades por região e que estamos engajados para conquistar esta demanda que será de relevante importância para desenvolvimento da economia de nossa região e de nosso Estado.

Nesse sentido, solicitamos a inclusão da terceira pista nos custos do pedágio na RSC 287, no sentido de que dentro dos editais previstos e anunciados pelo Governo do Estado, para a concessão de rodovias do Rio Grande do Sul, junto ao contrato que prevê as obras de investimentos, melhorias e conservação da RSC 287, seja explicitado e indicado, também, conforme as regras do certame, que a empresa vencedora do processo licitatório deverá realizar obras de construção da terceira faixa junto aos trechos de aclive/declive existentes na RSC 400, entre Candelária-Passa Sete-Sobradinho, além, é claro, da responsabilidade em manter, conservar e fazer investimentos nas duas RSC's.

Como entidade legítima e organizada representando a Região Centro Serra, constatamos a necessidade da construção da terceira via em vários setores da RSC 400, que é a ligação importante e mais utilizada para o escoamento da produção agrícola (soja, fumo, milho, trigo, feijão e etc), tráfego de veículos (especialidades na área da medicina e educação superior), em direção à RSC 287, Porto de Rio Grande e Porto Alegre.

Assim, em nome do Sindicato dos Trabalhadores Agricultores Familiares de Estrela Velha, filiado a Fetag/RS, viemos encarecidamente que seja atendido este pleito tendo em vista a fundamental importância das duplicações para o escoamento da produção agrícola, que diariamente circulam estas rodovias em direção às grandes metrópoles, e também facilitara uma melhor circulação de veículos leves, e melhorando um trânsito mais livre e com mais segurança, evitando assim menos acidente, tanto nos declives, como nos aclives.

Sendo o que tínhamos para o momento, subscrevemo-nos, permanecendo à disposição para informações adicionais eventualmente necessárias.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Atenciosamente.

Contribuição nº 131

Ibarama, 18 de abril de 2019

Ao Excelentíssimo Senhor

Eduardo Leite

Governador do Estado do Rio Grande do Sul

Porto Alegre/RS

Ao cumprimenta-lo, vimos pelo presente, primeiramente, manifestar nossos cumprimentos pela iniciativa do Governo Estadual em disponibilizar para população este importante meio de democratizar as decisões governamentais, especialmente, no que tange à decisão das prioridades por região e que estamos engajados para conquistar esta demanda que será relevante importância para desenvolvimento da economia de nossa região e de nosso Estado.

Num segundo momento, vimos **solicitar a inclusão da terceira pista nos custos do pedágio na RSC 287, no sentido de que dentro dos editais previstos e anunciados pelo Governo do Estado, para a concessão de rodovias do Rio Grande do Sul**, junto ao contrato que prevê as obras de investimentos, melhorias e conservação da RSC 287, **seja explicitado e indicado, também, conforme as regras do certame, de que a empresa vencedora do processo licitatório deverá realizar obras de construção da terceira faixa** junto aos trechos de aclive/declive existentes na RSC 400, entre Candelária-Passa Sete-Sobradinho, além, é claro, da responsabilidade em manter, conservar e fazer investimentos nas duas RSC's.

Como entidade legítima e organizada, representando as regiões Central, Serra do Alto do Botucaraí e Alto Jacuí, constatamos, sempre, "*in loco*", da necessidade da construção da terceira via em vários setores da 400, que é a ligação importante e mais utilizada para o escoamento da produção agrícola e tráfego de veículos, que vem do norte e noroeste do

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Estado, provindos da RSC 481, VRS 817, em direção à 287, Porto de Rio Grande e Porto Alegre.

Sem mais ao momento, despedimo-nos ao manifestar a nossa mais elevada e distinta consideração

Contribuição nº 138

Solicitando a terceira pista na ERS 400,pois devido a topografia e escoamento da produção a segurança viária exige a terceira pista

Contribuição nº 145

Sobradinho-RS, 13 de abril de 2019

Ao Exmo. Sr.

Eduardo Leite

D.D. Governador do Estado do Rio Grande do Sul

Porto Alegre – RS

Sr. Governador

Ao cumprimenta-lo, vimos primeiramente parabenizar Vossa Excelência pela iniciativa em democratizar as decisões governamentais, especialmente no que tange às prioridades individuais das regiões que certamente levarão ao desenvolvimento econômico do Estado.

Por oportuno, solicitamos a inclusão nos custos do pedágio na RSC 287, de valores para construção da terceira pista junto aos trechos de aclive/declive existentes na RSC 400, entre Candelária/Passa Sete, e Passa Sete/Sobradinho, devendo a empresa vencedora do

processo licitatório responsabilizar-se em manter, conservar e fazer investimentos nas duas RSC's

Como entidade legítima e organizada representando a Região Centro-Serra, constatamos diariamente a necessidade da construção da terceira via em vários segmentos da RSC 400, que é a ligação importante e mais utilizada para o escoamento da produção agrícola e tráfego de veículos, que vem do norte e noroeste do Estado, provindos da RSC 481, VRS 817, em direção a RSC 287, Porto Alegre, e porto de Rio Grande.

Aproveitando a oportunidade, informamos que a nossa entidade conta com 139 associados, que representam o comércio, indústria e serviços de Sobradinho, aonde já tivemos o prazer de tê-lo recebido juntamente com sua comitiva em datas passadas.

Sem mais, na expectativa do acolhimento das nossas solicitações, aproveitamos a oportunidade para apresentar nossas cordiais saudações.

Contribuição nº 151

Ofício nº 012/2019

Sobradinho, 10 de abril de 2019

Excelentíssimo Senhor,

Governador do Estado do Rio Grande do Sul, EDUARDO LEITE

Ao cumprimenta-lo, vimos pelo presente, primeiramente, manifestar nossos cumprimentos pela iniciativa do Governo Estadual em disponibilizar para população este importante meio de democratizar as decisões governamentais, especialmente, no que tange à decisão das prioridades por região e que estamos engajados para conquistar esta demanda que será relevante importância para desenvolvimento da economia de nossa região e de nosso Estado.

Num segundo momento, vimos **solicitar a inclusão da terceira pista nos custos do pedágio na RSC 287, no sentido de que dentro dos editais previstos e anunciados pelo**

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Governo do Estado, para a concessão de rodovias do Rio Grande do Sul, junto ao contrato que prevê as obras de investimentos, melhorias e conservação da RSC 287, **seja explicitado e indicado, também, conforme as regras do certame, de que a empresa vencedora do processo licitatório deverá realizar obras de construção da terceira faixa** junto aos trechos de aclive/declive existentes na RSC 400, entre Candelária-Passa Sete-Sobradinho, além, é claro, da responsabilidade em manter, conservar e fazer investimentos nas duas RSC's.

Como entidade legítima e organizada, representando as regiões Central, Serra do Alto do Botucaraí e Alto Jacuí, constatamos, sempre, "*in loco*", da necessidade da construção da terceira via em vários setores da 400, que é a ligação importante e mais utilizada para o escoamento da produção agrícola e tráfego de veículos, que vem do norte e noroeste do Estado, provindos da RSC 481, VRS 817, em direção à 287, Porto de Rio Grande e Porto Alegre.

A Associação dos Municípios do Centro Serra – AMCSERRA, representa seus 12 (doze) Municípios Associados, destes 10 (dez) utilizam-se diariamente da RSC 400, acessando a RSC 287. Conforme dados do ano de 2016, da Fundação de Economia e Estatística (FEE), estes dez municípios possuem uma frota de 31.854 veículos, destes 4.702 são veículos de carga, que transportam a produção agropecuária da região. Os principais produtos agrícolas da região são o fumo e a soja, e da pecuária o leite: a produção do fumo é 50.944 toneladas/ano (FEE, 2017), da soja 235.201 tonelados/ano (FEE, 2017), e leite 30.247.000 litros/ano (FEE, 2016). Toda a produção da região é escoada via RSC's 400 e 287.

Sem mais ao momento, despedimo-nos ao manifestar a nossa mais elevada e distinta consideração.

Contribuição nº 152

Solicitando a terceira pista na ERS 400, pois devido a topografia e esconento da produção a segurança viaria exige a terceira pista.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 158

Contribuição não disponibilizada por exceder o tamanho permitido para ser recebida.

De: Corede VRP [mailto:coredevrp@gmail.com]
Enviada em: sexta-feira, 3 de maio de 2019 14:11
Para: Adolfo Brito
Assunto: Digitalização da matéria da RSC 287

Boa tarde,

Segue em anexo material que foi solicitado.

Solicita a terceiras faixas em trechos da

A/C Gilda

Resposta

Contribuição não respondida em função da ausência de conteúdo.

Contribuição nº 160

Nos com certeza buscamos anciosamente a aprovaçao da terceira pista RS 400 entre sobradinho e candelaria contamos com seu apoio

Contribuição nº 162

Solicitamos a terceira pista na ERS 400 pela segurança de todos.

Contribuição nº 163

Solicito a terceira pista na ERS 400, pois devido a Topografia e escoamento da producao a Seguranca Viaria exige a Terceira pista...e uma exigencia da popoulacao....

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 164

Terceira pista na ERS 400, estrema mente necessário

Contribuição nº 165

Terceira pista na 481, muito necessário

Contribuição nº 166

Prezados,

Ao cumprimenta-los, vimos pelo presente, primeiramente, manifestar nossos cumprimentos pela iniciativa do Governo Estadual em disponibilizar para população este importante meio de democratizar as decisões governamentais, especialmente, no que tange a decisão das prioridades por região e que estamos engajados para conquistar esta demanda que será de relevante importância para desenvolvimento da economia de nossa região e de nosso Estado.

Num segundo momento, vimos, solicitar a inclusão da terceira pista nos custos do pedágio na RSC 287, no sentido de que dentro dos editais previstos e anunciados pelo Governo Estado, para a concessão de rodovias do Rio Grande do Sul, junto ao contrato que prevê as obras de investimentos, melhorias e conservação da RSC 287, seja explicitado e indicado, também, conforme as regras do certame, de que a empresa vencedora do processo licitatório deverá realizar obras de construção da terceira faixa junto aos trechos de aclive/declive existentes na RSC 400, entre Candelária-Passa Sete-Sobradinho, além, é claro, da responsabilidade em manter, conservar e fazer investimentos nas duas RSC's.

A Prefeitura Municipal de Passa Sete, como entidade representativa de seus 5.600 habitantes, além dos funcionários, que utilizam quase que diariamente a ERS 400, constatamos, sempre, in locum, da necessidade da construção da terceira via em vários

setores da 400, que é a ligação importante e mais utilizada para o escoamento da produção agrícola e tráfego de veículos, que vem do norte e noroeste do Estado, provindos da RSC 481, VRS 817, em direção à 287, Porto de Rio Grande e Porto Alegre.

Aguardamos ansiosamente por uma resposta positiva.

Contribuição nº 249

BOM DIA , DEVIDO A GRANDE MOVIMENTAÇÃO EM NOSSAS ESTRADAS É DE EXTREMA IMPORTÂNCIA A DUPLICAÇÃO DA ERS 287 E A TERCEIRA PISTA DA ERS 400 , EVITANDO ACIDENTES DEVIDO A MUITAS CURVAS QUE TEMOS NA NOSSA SERRA E TAMBÉM AGILIZANDO O DESLOCAMENTO DE PESSOAS PARA TRATAMENTO DE SAÚDE, E ESCOANDO A PRODUÇÃO .

CERTO DE UMA ATENÇÃO PARA AJUDAR A TODOS NO CENTRO DO ESTADO

Att

Contribuição nº 252

Inclusão da terceira pista da rs 400 candelaria -sobradinho na concessão da rs287.

Contribuição nº 253

Boa tarde!!

sou Fabricio Fernando da Silva Agricultor e caminhoneiro morador do município de segredo bem como também eleito na ultima eleição vereador desta cidade.

Estou enviando este email para pedir a inclusão da duplicação da rs 400 bem como no trecho conhecido como subida da curva das cobras. Pois tenho um caminhão e faço o transporte de tabaco para as empresas fumageiras no município de santa cruz do sul. Sabendo da dificuldade do transito neste trecho tanto na subida como na descida. onde já aconteceram

inúmeros acidentes contando do perigo que este trecho nos oferece. Posso citar também esta rodovia como única alternativa para nós ingressarmos na rs 287. A nossa grande dificuldade é para o escoamento da produção de soja e fumo bem como tantos outros produtos aqui da região. Então uma terceira pista neste trecho seria para nós de fundamental importância.

deixo aqui o meu apoio para que esta ideia seja levada adiante.

abraço.

Contribuição nº 254

Terceira pista na ERS 400, estrema mente necessário

Contribuição nº 255

Terceira pista na 481, muito necessário

Contribuição nº 256

Entendemos que já é a principal rota alimentadora de fluxo da rodovia rs287 (Grande fluxo de produtos agrícolas de Cruz Alta e região para o Sul do RS e ligação da região centro serra ao polo comercial de Santa Cruz), execetuando as entradas no início e fim da rodovia (Tabai e Santa Maria). Os demais pontos de entrada de fluxo são conurbações urbanas (Venâncio, Santa Cruz...cidades margedas pela 287).

A precariedade da rst400 inibira fluxo comercial com o polo de Santa Cruz do Sul e desvio de safra pela região de Santa Maria, portanto, bem provável que a manutenção da rota alimentadores contribua para o equilíbrio econômico financeiro do pedágio.

Sua precariedade, prejudicará a arrecadação dos pedágios da 287.

Atenciosamente,

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 257

Bom dia!

Gostaria de participar da votação ou participação, como melhor podemos entender, da solicitação pela terceira pista na ERS 400, pois devido a topografia e escoamento da produção a segurança viária exige terceira pista.

Grato.

Contribuição nº 345

Ofício nº 159/2019

Porto Alegre, 03 de maio de 2019

Excelentíssimo Senhor Otomar Vivian,

Secretário-Chefe da Casa Civil

Ao cumprimenta-lo, vimos pelo presente, em relação ao anunciado pelo Governo do Estado no tocante à previsão de editais para concessão de rodovias do Rio Grande do Sul, solicitar a sua especial atenção e interesse no atendimento de nosso pedido de construção de terceiras faixas em trechos de aclive e declive na rodovia RS-400, tendo como contrapartida a inclusão destes custos no pedágio da RSC-287 (edital de duplicação, investimentos, melhorias e conservação).

Além de uma economia para o Estado durante trinta anos, que não precisará dispor recursos para realizar serviços naquela rodovia, pelo grande fluxo de veículos e caminhões, estes destinados em sua maioria ao escoamento de grande parte da produção de nosso Estado, tornará viável à futura concessionária o retorno dos investimentos que lá serão realizados.

Queremos informar, segundo dados recebidos do Daer, por meio do Diretor de Infraestrutura Rodoviária, Luciano Faustino da Silva, que o custo médio de implantação de uma terceira

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

faixa em vias asfálticas, numa pista de 3,5 metros de largura com acostamento de 2 metros, mais 1,2 metro tem um custo estimado de R$ 608.122,74 (seiscentos eoito mil, cento e vinte e dois reais e setenta e quatro centavos) por quilômetro. Na ERS-400, conforme estudos prévios, a construção de uma terceira faixa será necessária em trecho contínuo de 12 Km, na serra entre Canderlária e Passa Sete, e em aproximadamente mais 6 Km em trechos intercalados até Sobradinho.

Verifica-se, então, salvo melhor juízo e estudos mais específicos, que a reivindicação da região central do Estado para que a ERS-400 venha ser inserida nos editais e contratos da RSC-287, tem viabilidade econômico-financeira em razão de que recebe boa parte do tráfego de veículos pesados e leves oriundos do norte do Estado, noroeste e nordeste, pois está interligada com outras vias importantes com a RSC-481, ERS-347, e as VRS-817 e 818, que bifurcam na RSC-481 e depois esta se conecta com a RS-400.

O e-mail consulta287@selt.rs.gov.br deve ter recebido inúmeras manifestações de apoio ao referido intento, da mesma forma em documentos enviados diretamente ao gabinete do governador. neste sentido, além dos dados que já indicamos acima, tomamos a liberdade de anexar demais notícias e pedidos, que reforçam o apelo na intenção de que a empresa vencedora do processo licitatório seja responsável pela construção e conservação das duas rodovias, ERS-400 e RSC-287.

Sem mais para o momento, despedimo-nos ao manifestar a nossa mais elevada e distinta consideração, na certeza de que o assunto merecerá todas as suas providências para o pleno atendimento dessa importante demanda.

Atenciosamente,

Contribuição nº 346

Of. Bancada Progressistas nº 032019

Excelentíssimo Senhor Secretário:

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Ao cumprimentar Vossa Excelência, vimos em nome da Bancada do Progressistas na Assembleia Legislativa, apoiar o movimento da comunidade da região Centro-Serra do nosso Estado, para que ocorra a elaboração de Projeto Técnico e a Construção da Terceira Faixa junto aos trechos de aclive/declive existentes na RSC 400, no trecho entre a cidade de Candelária até o entroncamento com a rodovia RS-481 e RS-347, em Sobradinho, através da empresa vencedora do processo licitatório do edital previsto e anunciado pelo Governo do Estado, para a concessão de rodovias no Rio Grande do Sul, e junto ao contrato que prevê as obras de investimentos, melhorias e conservação da RSC 287.

Certos da sempre atenção dispensadas, renovamos nossos votos de estima consideração

Atenciosamente,

Contribuição nº 347

Sobradinho, 29 de Abril de 2019

Ao Excelentíssimo Senhor

EDUARDO LEITE

DD. Governador do Estado do Rio Grande do Sul

Porto Alegre/RS

Ao cumprimenta-lo vimos pelo presente, primeiramente, manifestar nossos cumprimentos pela iniciativa do Governo Estadual em disponibilizar para a população este importante meio de democratizar as decisões governamentais, especialmente, no que tange a decisão das prioridades por região e que estamos engajados para conquistar esta demanda que será de relevante importância para o desenvolvimento da economia de nossa região e de nosso Estado.

Num segundo momento, vimos solicitar a inclusão da terceira pista nos custos do pedágio na RSC 287, no sentido de que dentro dos editais previstos e anunciados pelo Governo do Estado, para concessão de rodovias do Rio Grande do Sul, junto ao contrato que prevê as

obras de investimentos, melhorias e conservação da RSC 287, seja explicitado e indicado, também, conforme as regras do certame, de que a empresa vencedora do processo licitatório deverá realizar obras de construção da terceira faixa junto aos trechos de aclive/declive existentes na RSC 400, entre Candelária-Passa Sete-Sobradinho, além, é claro, da responsabilidade em manter, conservar e fazer investimentos nas duas RSC's.

Como entidade Regional no centro serra e sem fins lucrativos legítima e organizada representando as regiões Centrais, constatamos, sempre, *"in loco*", da necessidade da construção da terceira via em vários setores da 400, que é a ligação importante e mais utilizado para o escoamento da produção agrícola e tráfego de veículos, que vem do norte e nordeste do estado, provindos da RSC 481, VRS 817, em direção a 287, Porto de Rio Grande e Porto Alegre.

Pois nosso Sindicato Rural de Sobradinho atende mais de 500 famílias, dentre elas produtores de fumo, soja, milho e leite, e a principal rodovia de escoamento é através da RSC 400, dessa forma é de extrema importância à duplicação da faixa em vários pontos, por ser uma RSC perigosa, e de grande fluxo, assim seria possível evitar muitos acidentes fatais que vem ocorrendo.

Sem mais ao momento, despedimo-nos ao manifestar a nossa mais elevada e distinta consideração.

Cordialmente,

Contribuição nº 348

Ao cumprimenta-lo vimos pelo presente, primeiramente, manifestar nossos cumprimentos pela iniciativa do Governo Estadual em disponibilizar para a população este importante meio de democratizar as decisões governamentais, especialmente, no que tange a decisão das prioridades por região e que estamos engajados para conquistar esta demanda que será de relevante importância para o desenvolvimento da economia de nossa região e de nosso Estado.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Num segundo momento, vimos solicitar a inclusão da terceira pista nos custos do pedágio na RSC 287, no sentido de que dentro dos editais previstos e anunciados pelo Governo do Estado, para concessão de rodovias do Rio Grande do Sul, junto ao contrato que prevê as obras de investimentos, melhorias e conservação da RSC 287, seja explicitado e indicado, também, conforme as regras do certame, de que a empresa vencedora do processo licitatório deverá realizar obras de construção da terceira faixa junto aos trechos de aclive/declive existentes na RSC 400, entre Candelária-Passa Sete-Sobradinho, além, é claro, da responsabilidade em manter, conservar e fazer investimentos nas duas RSC's.

Como entidade legítima e organizada representando as regiões Central, Serra do Alto do Botucarai e Alto Jacuí, constatamos, sempre, "*in loco*", da necessidade da construção da terceira faixa em vários setores da 400, que é a ligação importante e mais utilizada para o escoamento da produção agrícola e tráfego de veículos, que vem do norte e noroeste do Estado, provindos da RSC 481, VRS 817, em direção a 287, Porto de Rio Grande e Porto Alegre.

Sem mais ao momento, despedimo-nos ao manifestar a nossa mais elevada e distinta consideração

Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Sobradinho.

Contribuição nº 349

Ofício nº 21/2019

Porto Alegre, 23 de janeiro de 2019

Excelentíssimo Senhor Juvir Costella,

Secretário Estadual dos Transportes:

Ao cumprimenta-lo, vimos pelo presente, em atenção ao pedido que chegou até nós do Sr. Bertino Rech, Prefeito Municipal de Passa Sete e da Sra. Rafaela Rech, Secretária Municipal de Educação, solicitar a sua especial atenção e apoio para interferência junto ao Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (Daer), por meio da Superintendência

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Regional de Santa Cruz do Sul, para providências de pintura do trecho da rodovia RS 400 entre as localidades de Vila União (Candelária) e Engenho Velho, município de Passa Sete.

Nossa solicitação se justifica pela quase inexistente visibilidade no local, especialmente nas noites de chuva e neblina, em que é possível trafegar apenas se guiando pelas placas colocadas há pouco tempo; no entanto, o asfalto está sem qualquer sinalização no trecho, dificultando sobremaneira o trânsito na região, oferecendo perigo à população e tornando elevado os riscos de acidentes. Aproveitamos, ainda, para solicitar que os mesmos serviços sejam executados nos trechos ainda não sinalizados da RS 400, entre Passa Sete e Sobradinho, bem como na RST 481 entre Sobradinho e Arroio do Tigre.

Sem mais para o momento, despedimo-nos ao manifestar a nossa mais elevada e distinta consideração, na certeza de que o assunto merecerá toda vossa atenção, providências no que se refere a competência desta pasta, para atendimento dessa importante demanda.

Atenciosamente,

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Segundo as disposições da Lei Estadual 14.785, em seu artigo 4°, § 2°, os editais de concessões rodoviárias deverão evitar a ocorrência de subsídio cruzado.

As contribuições que pretendem intervenções na ERS-400 indicam que os proponentes postulam que as praças de pedágio previstas para a RCS-287 sustentem as obras solicitadas na rodovia que liga Candelária a Sobradinho, sem a implantação de nova praça. As contribuições, portanto, não estão aderentes ao que prevê a legislação estadual, visto que grande parte dos usuários da RSC-287 não transita pela ERS-400.

Outrossim, a fim de evitar o subsídio cruzado e viabilizar as intervenções requeridas, seria necessária a adoção de uma das duas alternativas: (1) eliminação das praças entre o acesso a Candelária e o acesso a Santa Maria, o que elevaria sobremaneira os valor da tarifa nas demais praças, também provocando subsídio cruzado, e reduzindo de forma injusta o percentual de usuários do sistema que são efetivamente pagantes ou (2) implantação de

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Praça de pedágio específica na ERS-400, o que não foi cogitado em nenhuma das contribuições e não foi objeto de estudo do projeto da concessão.

Por fim, com a implantação do projeto e a melhora da capacidade financeira do Estado por meio da implementação das reformas estruturantes, incluindo a assinatura do acordo da dívida com a União, à referida demanda poderá ser reavaliada em outro momento.

Por estes motivos, a contribuição não será acatada.

(H) INCLUSÃO DA FAIXA DE CAMOBI (foram agrupadas as contribuições de idêntico conteúdo)

Contribuição nº 3

Muito importante a duplicação da rsc 287 porem deve ser incluída a faixa nova de camobi em santa maria por ser uma alta rota para universidades industrias e ligamento da região centro para a capital.

Contribuição nº 4

Bom dia

A 287 deve incluir o trecho chamado de faixa no nova Em Camobi Importante para o acesso a ufsm

Contribuição nº 5

Bom dia.

Acho muito importante e necessário incluir o trecho de 10km da faixa nova de câmbio, por se tratar de um perímetro urbano e de um volume de tráfico muito intenso.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 7

Acho importante incluir no projeto a duplicação também do trecho da BR 287 entre Camobi e Santa Maria. São poucos km que permitiram uma melhora significativa no trânsito na área.

Atenciosamente

.

Contribuição nº 9

Bom dia

A duplicação dos 10km da faixa nova, representa 5% da duplicação total, e é de suma Importância para Santa Maria e para usuários de outros municípios que passam em Santa Maria para irem para Porto Alegre

Contribuição nº 16

É fundamental a duplicação da faixa nova para Camobi!!!!!

Contribuição nº 18

A Faixa nova de Camobi necessita urgentemente ser duplicada, muitos engarrafamentos, trânsito intenso. Sem falar que uma ciclovia muito bem planejada do início da rodovia (rótula com a BR 158 em Santa Maria) até a Base Aérea de Santa Maria será muito boa para o trânsito.

O pedágio tem que ser depois da entrada de agudo (não pode ficar entre Santa Maria e agudo), pois a população da quarta colônia utiliza diariamente a rodovia para ir a Santa Maria.

Muito obrigado

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Conforme diversas contribuições apresentadas, há uma expectativa de que o sistema rodoviário objeto da concessão passe a incluir a chamada “faixa Nova do Camobi”.

Também conforme se lê das contribuições, este trecho possui elevado volume de tráfego por ligar alguns importantes bairros de Santa Maria.

Conforme o Programa de Exploração da Rodovia (PER) – i.e. o Anexo 2 da minuta do contrato – a concessão da rodovia inicia na RSC-287, km 232,54, em seu entroncamento com a ERS-509, não contemplando o trecho objeto da contribuição.

Os estudos técnicos realizados buscaram maximizar os ganhos em segurança e serviços aos usuários da rodovia, mantendo a modicidade de tarifas, de acordo com os estudos de demanda realizados nos trechos definidos para concessão.

No trecho em questão há um volume elevado de tráfego urbano permeando o tráfego rodoviário, característica que é estranha às características dos demais trechos pertencentes à concessão, que são essencialmente rodoviários.

Veja-se que referido trecho possui faixa de domínio reduzida, resultando em alto custo de desapropriação. Há, ainda, necessidade de obtenção de soluções de drenagem urbana e obras de arte típicas de trechos urbanos, a fim de reduzir a interferência dos fluxos de longa distância e urbanos, tornando bastante complexo o projeto, e elevado o custo de implantação da duplicação deste trecho.

Além disto, pela sua própria característica urbana, é inviável a cobrança de pedágio neste segmento, o que faria com que as intervenções realizadas na zona urbana de Santa Maria acabassem sendo financiadas pelos usuários de outros municípios.

Tal situação encontraria limitação na Lei Estadual 14.785, que em seu artigo 4°, § 2°, determina que os editais de concessões rodoviárias deverão evitar a ocorrência de subsídio cruzado.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Assim sendo, tendo por princípio a justiça tarifária, a contribuição não poderá ser acatada.

Contribuição nº 20

Estou muito feliz.a duplicação da 287

Trará mais desenvolvimento para Santa Maria. Parabéns governador Eduardo leite.

Minha opinião humilde que a duplicação

Inicie na faixa nova de Camobi.

E os pedágios. Que sou plenamente a favor. Inicia se depois da quarta colônia

Abraços rumo a reeleição.

Contribuição nº 25

Boa Tarde

Acho importante que seja incluída a faixa nova de Camobi como parte da duplicação de rst 287 pois é elo de ligação da fronteira para Porto Alegre e municípios da Quarta Colônia.Sobre a localização da praça de pedágio poderia ser após a entrada de Restinga Seca e não no Santuário como está no projeto,pois terão que pagar os habitantes das cidades da quarta Colônia e não poderão usufruir nem um pedaço do caminho duplicado.

Obrigado

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Conforme diversas contribuições apresentadas, há uma expectativa de que o sistema rodoviário objeto da concessão passe a incluir a chamada “Faixa Nova do Camobi”.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Também conforme se lê das contribuições, este trecho possui elevado volume de tráfego por ligar alguns importantes bairros de Santa Maria.

Conforme o Programa de Exploração da Rodovia (PER) – i.e. o Anexo 2 da minuta do contrato – a concessão da rodovia inicia na RSC-287, km 232,54, em seu entroncamento com a ERS-509, não contemplando o trecho objeto da contribuição.

Os estudos técnicos realizados buscaram maximizar os ganhos em segurança e serviços aos usuários da rodovia, mantendo a modicidade de tarifas, de acordo com os estudos de demanda realizados nos trechos definidos para concessão.

No trecho em questão há um volume elevado de tráfego urbano permeando o tráfego rodoviário, característica que é estranha às características dos demais trechos pertencentes à concessão, que são essencialmente rodoviários.

Veja-se que referido trecho possui faixa de domínio reduzida, resultando em alto custo de desapropriação. Há, ainda, necessidade de obtenção de soluções de drenagem urbana e obras de arte típicas de trechos urbanos, a fim de reduzir a interferência dos fluxos de longa distância e urbanos, tornando bastante complexo o projeto, e elevado o custo de implantação da duplicação deste trecho.

Além disto, pela sua própria característica urbana, é inviável a cobrança de pedágio neste segmento, o que faria com que as intervenções realizadas na zona urbana de Santa Maria acabassem sendo financiadas pelos usuários de outros municípios.

Tal situação encontraria limitação na Lei Estadual 14.785, que em seu artigo 4°, § 2°, determina que os editais de concessões rodoviárias deverão evitar a ocorrência de subsídio cruzado.

Assim sendo, tendo por princípio a justiça tarifária, a contribuição não poderá ser acatada.

Com relação a localização do pedágio, segundo o Apêndice F do Programa de Exploração da Rodovia (Anexo 2 da minuta do contrato), uma das cinco praças de pedágio previstas encontra-se na altura da RSC-287 214+700 km (SRE), trecho este que de fato se encontra entre a região conhecida como Quarta Colônia e o Município de Santa Maria.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contudo, tem-se que a realização de qualquer alteração da localização da praça de pedágio pode impactar os cálculos técnicos de demanda que fundamentaram o projeto de concessão, fazendo com que as projeções de investimentos tenham que ser revisadas caso a alteração seja feita. Ademais, a localização das praças de pedágio foi definida a partir dos estudos técnicos realizados nos trechos definidos para a concessão.

Vale ressaltar, por outro lado, que a modificação da localização destes últimos poderá ser realizada pela concessionária, por sua conta e risco, e limitada ao deslocamento das praças em até 5 km, mediante a apresentação ao Poder Concedente, para a sua aprovação, dos estudos de impacto sobre a demanda da rodovia que justifiquem a solicitação da alteração – conforme autorizado pelo item 3.4.6 do PER.

Ainda assim, tem-se que a futura concessionária também poderá, segundo o item 16.2.5 da cláusula 16 da minuta do contrato de concessão, cobrar tarifas reduzidas por sua conta e risco, principalmente nos casos de reduções sazonais em dias e horas de baixa demanda.

Assim sendo, a contribuição não será aceita.

Contribuição nº 31

Olá, em relação a consulta pública que envolve o processo de implantação de pedágio e duplicação da RSC 287 entre Santa Maria e Tabaí, como cidadão e por muitos anos residente na região central do RS, venho por meio deste e-mail solicitar para que os senhores governantes também incluam nesse projeto a duplicação da Faixa Nova de Camobi, obra que é muito importante para desafogar o intenso fluxo de veículos que trafegam por esta faixa e dessa forma melhorar o escoamento do trânsito, principalmente nos horários de pico devido ao grande número de veículos indo e voltando da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM).

Também gostaria de solicitar a cobrança de um preço adequado e justo de pedágio, já que nós, gaúchos, estamos cansados de tantos impostos que pagamos como um todo e também das várias praças de pedágios existentes em nosso RS.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Desde já agradeço pela atenção dos senhores governantes nesta consulta pública em questão.

Contribuição nº 48

Favor incluir a faixa nova de Santa Maria. Rs

Contribuição nº 63

Considerando o Aviso de Consulta Pública 01/19, de 3 de abril de 2019, julgo necessário manifestar minha grande preocupação sobre não estar incluído no projeto de duplicação da RSC-287, o trecho urbano de 8,5 Km, em Santa Maria, justamente o mais congestionado de toda a rodovia. Como usuário há décadas, tenho observado o aumento gradual da dificuldade de fluxo nos últimos anos, sobretudo em períodos compreendidos entre 7 e 9h e entre 17 e 19h.

Além de suportar os deslocamentos de longo curso que atravessam a região central do RS, o trecho é ligação entre o bairro Camobi – o mais populoso da cidade – e o restante da cidade.

A presença de grandes instituições, como a UFSM e a Base Aérea de Santa Maria, entre outras de caráter privado, tem impulsionado notavelmente a construção civil e a implantação de novos loteamentos no bairro, o que implica contínuo aumento de demanda e, em prazo curtíssimo, a absoluta saturação desse segmento da rodovia. Pelas razões expostas, proponho que ajustes sejam feitos no plano original para corrigir tão inexplicável exclusão.

Grato pela atenção,

Contribuição nº 74

Prezados, boa tarde.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Venho por meio deste sugerir que seja incluído o trecho da "faixa nova" de Camobi na duplicação da RSC 287, tendo em vista ser um trecho relativamente pequeno comparado ao trecho total a ser duplicado e representar uma grande melhoria para nossa cidade, pois é nesse trecho um dos maiores fluxos de veículos da cidade, pois liga a Universidade Federal de Santa Maria a quase totalidade dos bairros da cidade.

Desde já agradeço.

Att,

Contribuição nº 77

Olá, gostaria de informar que a Faixa Nova entre camobi e o centro de Santa Maria necessita de duplicação em toda a sua extensão. Além disso, necessita passarelas para pedestres em vários pontos. Vários acidentes tem ocorrido incluindo carros, ciclistas e pedestres. Acredito que com um trânsito mais tranquilo (Duplicação das pistas) e passarelas haveria aumento na segurança para os cidadãos. Tenho casa nas proximidades, acompanho o trânsito diariamente e sinto que se alguma atitude não for tomada, haverá prejuízo humano com frequência. Reitero que a duplicação também trará desenvolvimento para uma região que está crescendo muito. Atenciosamente,

---

Contribuição nº 103

Bom dia!

Venho, através desta consulta popular, apresentar a sugestão de incluir o trecho conhecido como "Faixa Nova de Camobi" em Santa Maria, no trecho do entroncamento com a ERS-509 até o entroncamento da BR-158 na Concessão Rodoviária da RSC-287 ora em estudo.

Sustento este pedido não só por está ser uma importante via urbana, que liga o centro da cidade de Santa Maria a Universidade Federal de Santa Maria, com fluxo intenso de veículos, mas, também e principalmente, por este ser o "corredor" natural que liga parte da fronteira oeste do estado (com destaque a São Borja uma vez que outros centros como Uruguaiana,

por exemplo, se utilizam da BR-290 com o agravante desta rodovia ser via simples), a região da Campanha (com destaque para Santana do Livramento e Rosário do Sul, que passariam a dar preferência pela RSC-287 devido a duplicação ao invés da BR-290), a região da Missões e a própria região Centro (Santiago e São Gabriel) até a região metropolitana do RS quando se utilizam da BR- 158.

Este "corredor" natural sofreria um "estrangulamento" neste trecho da RSC-287, uma vez que com a conclusão das obras de Travessia Urbana de Santa Maria o fluxo de veículos tendem a aumentar significativamente.

Att.

Contribuição nº 111

Boa tarde!

Com minha empresa, atendo várias regiões do RS e chama a minha atenção que em todos os locais que vou há a seguinte reclamação ao saberem que sou de Santa Maria:

“tenho que cuidar o horário que passo por SM para não perder muito tempo”

Os engarrafamentos são frequentes, com as duplicações que estão sendo concluídas, isso diminuirá muito, porém com a 287 não duplicada no bairro de Camobi, o fluxo será forçado para a RS 509, recém duplicada.

Isso tornará o fluxo de caminhões pesados intenso na 509, que hoje está muito povoada.

A Duplicação da 287 em Camobi resolveria isso.

Atenciosamente

Contribuição nº 112

Esperamos a duplicação, inclusive do trecho de Camobi até a cidade de Santa Maria.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 132

Caros amigos,

A obra de duplicação da RSC-287, entre Tabaí e Santa Maria, é fundamental e já está atrasada. A inclusão da Faixa Nova de Camobi na concessão para que possa ser duplicada e a construção de terceiras faixas ao longo da RSC-287 antes das obras de duplicação são necessárias.

A questão dos pedágios também precisa ser melhor estudada. O usuário não pode ser penalizado com a cobrança de inúmeros pedágios ao longo dos 204 km duplicados, fora os já existentes. Outros impostos já incidem na conta dos usuários para que os mesmos usufruam de rodovias em boas condições.

Fraterno abraço

Contribuição nº 133

Boa tarde.

Tenho como sugestão a duplicação do trecho da RST 287 conhecido como faixa nova de Camobi, no perímetro urbano de Santa Maria. O referido trecho fica entre o viaduto com a BR158 até o trevo com o aeroporto.

Atemciosamente,

Contribuição nº 149

Boa noite.

Acredito que seja de primordial importância incluir o trecho da Faixa Nova de Camobi no projeto de duplicação da RSC-287, visto que é o de maior fluxo de veículos atualmente.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Também seria importante mudar a praça de pedágio perto do trevo do Santuário para depois dele, não afetando assim o deslocamento diário de pessoas que vêm e vão da Quarta Colônia.

Atenciosamente,

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Conforme diversas contribuições apresentadas, há uma expectativa de que o sistema rodoviário objeto da concessão passe a incluir a chamada “Faixa Nova do Camobi”.

Também conforme se lê das contribuições, este trecho possui elevado volume de tráfego por ligar alguns importantes bairros de Santa Maria.

Conforme o Programa de Exploração da Rodovia (PER) – i.e. o Anexo 2 da minuta do contrato – a concessão da rodovia inicia na RSC-287, km 232,54, em seu entroncamento com a ERS-509, não contemplando o trecho objeto da contribuição.

Os estudos técnicos realizados buscaram maximizar os ganhos em segurança e serviços aos usuários da rodovia, mantendo a modicidade de tarifas, de acordo com os estudos de demanda realizados nos trechos definidos para concessão.

No trecho em questão há um volume elevado de tráfego urbano permeando o tráfego rodoviário, característica que é estranha às características dos demais trechos pertencentes à concessão, que são essencialmente rodoviários.

Veja-se que referido trecho possui faixa de domínio reduzida, resultando em alto custo de desapropriação. Há, ainda, necessidade de obtenção de soluções de drenagem urbana e obras de arte típicas de trechos urbanos, a fim de reduzir a interferência dos fluxos de longa distância e urbanos, tornando bastante complexo o projeto, e elevado o custo de implantação da duplicação deste trecho.

Além disto, pela sua própria característica urbana, é inviável a cobrança de pedágio neste segmento, o que faria com que as intervenções realizadas na zona urbana de Santa Maria acabassem sendo financiadas pelos usuários de outros municípios.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Tal situação encontraria limitação na Lei Estadual 14.785, que em seu artigo 4°, § 2°, determina que os editais de concessões rodoviárias deverão evitar a ocorrência de subsídio cruzado.

Assim sendo, tendo por princípio a justiça tarifária, a contribuição não poderá ser acatada.

Com relação a localização do pedágio, segundo o Apêndice F do Programa de Exploração da Rodovia (Anexo 2 da minuta do contrato), uma das cinco praças de pedágio previstas encontra-se na altura da RSC-287 214+700 km (SRE), trecho este que de fato se encontra entre a região conhecida como Quarta Colônia e o Município de Santa Maria.

Contudo, tem-se que a realização de qualquer alteração da localização da praça de pedágio pode impactar os cálculos técnicos de demanda que fundamentaram o projeto de concessão, fazendo com que as projeções de investimentos tenham que ser revisadas caso a alteração seja feita. Ademais, a localização das praças de pedágio foi definida a partir dos estudos técnicos realizados nos trechos definidos para a concessão.

Vale ressaltar, por outro lado, que a modificação da localização destes últimos poderá ser realizada pela concessionária, por sua conta e risco, e limitada ao deslocamento das praças em até 5 km, mediante a apresentação ao Poder Concedente, para a sua aprovação, dos estudos de impacto sobre a demanda da rodovia que justifiquem a solicitação da alteração – conforme autorizado pelo item 3.4.6 do PER.

Ainda assim, tem-se que a futura concessionária também poderá, segundo o item 16.2.5 da cláusula 16 da minuta do contrato de concessão, cobrar tarifas reduzidas por sua conta e risco, principalmente nos casos de reduções sazonais em dias e horas de baixa demanda.

Assim sendo, a contribuição não será aceita.

Contribuição nº 154

A minha sugestão é de o trecho urbano de Santa Maria, faixa nova, tem que ser incluído na concessão e ter prioridade, assim como os demais trechos urbanos.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Conforme diversas contribuições apresentadas, há uma expectativa de que o sistema rodoviário objeto da concessão passe a incluir a chamada “Faixa Nova do Camobi”.

Também conforme se lê das contribuições, este trecho possui elevado volume de tráfego por ligar alguns importantes bairros de Santa Maria.

Conforme o Programa de Exploração da Rodovia (PER) – i.e. o Anexo 2 da minuta do contrato – a concessão da rodovia inicia na RSC-287, km 232,54, em seu entroncamento com a ERS-509, não contemplando o trecho objeto da contribuição.

Os estudos técnicos realizados buscaram maximizar os ganhos em segurança e serviços aos usuários da rodovia, mantendo a modicidade de tarifas, de acordo com os estudos de demanda realizados nos trechos definidos para concessão.

No trecho em questão há um volume elevado de tráfego urbano permeando o tráfego rodoviário, característica que é estranha às características dos demais trechos pertencentes à concessão, que são essencialmente rodoviários.

Veja-se que referido trecho possui faixa de domínio reduzida, resultando em alto custo de desapropriação. Há, ainda, necessidade de obtenção de soluções de drenagem urbana e obras de arte típicas de trechos urbanos, a fim de reduzir a interferência dos fluxos de longa distância e urbanos, tornando bastante complexo o projeto, e elevado o custo de implantação da duplicação deste trecho.

Além disto, pela sua própria característica urbana, é inviável a cobrança de pedágio neste segmento, o que faria com que as intervenções realizadas na zona urbana de Santa Maria acabassem sendo financiadas pelos usuários de outros municípios.

Tal situação encontraria limitação na Lei Estadual 14.785, que em seu artigo 4°, § 2°, determina que os editais de concessões rodoviárias deverão evitar a ocorrência de subsídio cruzado.

Assim sendo, tendo por princípio a justiça tarifária, a contribuição não poderá ser acatada.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 193

Boa noite!

Como morador de Santa Maria e funcionário público estadual da Brigada Militar, venho através deste solicitar a inclusão da faixa nova de Camobi e que não seja colocado uma praça de pedágio nas imediações do trevo do Santuário em Restinga seca, pois traria enormes prejuízos ao turismo da quarta colônia e também a Santa Maria! Desde já agradeço pela atenção deste governo e sua equipe a qual depositamos enorme confiança em seus atos administrativos e políticos!

Fraternalmente.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Conforme diversas contribuições apresentadas, há uma expectativa de que o sistema rodoviário objeto da concessão passe a incluir a chamada “Faixa Nova do Camobi”.

Também conforme se lê das contribuições, este trecho possui elevado volume de tráfego por ligar alguns importantes bairros de Santa Maria.

Conforme o Programa de Exploração da Rodovia (PER) – i.e. o Anexo 2 da minuta do contrato – a concessão da rodovia inicia na RSC-287, km 232,54, em seu entroncamento com a ERS-509, não contemplando o trecho objeto da contribuição.

Os estudos técnicos realizados buscaram maximizar os ganhos em segurança e serviços aos usuários da rodovia, mantendo a modicidade de tarifas, de acordo com os estudos de demanda realizados nos trechos definidos para concessão.

No trecho em questão há um volume elevado de tráfego urbano permeando o tráfego rodoviário, característica que é estranha às características dos demais trechos pertencentes à concessão, que são essencialmente rodoviários.

Veja-se que referido trecho possui faixa de domínio reduzida, resultando em alto custo de desapropriação. Há, ainda, necessidade de obtenção de soluções de drenagem urbana e obras de arte típicas de trechos urbanos, a fim de reduzir a interferência dos fluxos de longa distância e urbanos, tornando bastante complexo o projeto, e elevado o custo de implantação da duplicação deste trecho.

Além disto, pela sua própria característica urbana, é inviável a cobrança de pedágio neste segmento, o que faria com que as intervenções realizadas na zona urbana de Santa Maria acabassem sendo financiadas pelos usuários de outros municípios.

Tal situação encontraria limitação na Lei Estadual 14.785, que em seu artigo 4°, § 2°, determina que os editais de concessões rodoviárias deverão evitar a ocorrência de subsídio cruzado.

Assim sendo, tendo por princípio a justiça tarifária, a contribuição não poderá ser acatada.

Contribuição nº 251

Incluir a faixa nova para duplicão por motivo de segurança pois, o aulto indice de crescimento da população ao em torno da via atraves de condominios.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Conforme diversas contribuições apresentadas, há uma expectativa de que o sistema rodoviário objeto da concessão passe a incluir a chamada “Faixa Nova do Camobi”.

Também conforme se lê das contribuições, este trecho possui elevado volume de tráfego por ligar alguns importantes bairros de Santa Maria.

Conforme o Programa de Exploração da Rodovia (PER) – i.e. o Anexo 2 da minuta do contrato – a concessão da rodovia inicia na RSC-287, km 232,54, em seu entroncamento com a ERS-509, não contemplando o trecho objeto da contribuição.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Os estudos técnicos realizados buscaram maximizar os ganhos em segurança e serviços aos usuários da rodovia, mantendo a modicidade de tarifas, de acordo com os estudos de demanda realizados nos trechos definidos para concessão.

No trecho em questão há um volume elevado de tráfego urbano permeando o tráfego rodoviário, característica que é estranha às características dos demais trechos pertencentes à concessão, que são essencialmente rodoviários.

Veja-se que referido trecho possui faixa de domínio reduzida, resultando em alto custo de desapropriação. Há, ainda, necessidade de obtenção de soluções de drenagem urbana e obras de arte típicas de trechos urbanos, a fim de reduzir a interferência dos fluxos de longa distância e urbanos, tornando bastante complexo o projeto, e elevado o custo de implantação da duplicação deste trecho.

Além disto, pela sua própria característica urbana, é inviável a cobrança de pedágio neste segmento, o que faria com que as intervenções realizadas na zona urbana de Santa Maria acabassem sendo financiadas pelos usuários de outros municípios.

Tal situação encontraria limitação na Lei Estadual 14.785, que em seu artigo 4°, § 2°, determina que os editais de concessões rodoviárias deverão evitar a ocorrência de subsídio cruzado.

Assim sendo, tendo por princípio a justiça tarifária, a contribuição não poderá ser acatada.

Contribuição nº 322

Santa Maria, 06 de Maio de 2019.

Ao Secretário Sr. Juvir Costella da

Secretaria de Logística e Transportes

Sr. Secretário Juvir Costella

A ADCE-SM (Associação de Dirigentes Cristãos de Empresas de Santa Maria – RS), que representa mais de 300 Dirigentes de diversos setores Empresariais, Industriais e

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

administrativas Públicas e Privadas de Santa Maria – RS, vem, por meio desta, solicitar de Vsa., a atenção, na necessidade de incluir no projeto da duplicação da RSC 287, o trecho de menos de 9 KM, que com certeza é o de maior fluxo de Veículos.

O trecho citado acima tem o entroncamento com a BR 158 e também com a RS 509, importantíssima ligação entre as Regiões Sul e Oeste de Santa Maria, onde está localizada a nossa Universidade Federal de Santa Maria (UFSM) junto a UFSM está o Hospital Universitário, com um enorme fluxo de Ambulâncias vindas de todos os municípios da Região como: São Pedro, São Sepé, Restinga Seca, Jaguari, Rosário do Sul, Júlio de Castilhos, Cruz Alta, Santiago e muitos outros e também tráfego da Base Aérea, Aeroporto e diversos condomínios Residenciais.

Também é o trecho de maior índice de acidentes de trânsito com vítimas Fatais da RSC 287, conforme documentos do Detran-RS.

Sr. Secretário, nossa intenção é de interesse não só de Santa Maria, mas de toda a Região Centro do Estado, pois é nossa obrigação, contribuir para que possa ser feito um projeto completo e futurista, prevendo algo que em pouquíssimo tempo, vai se um problema de engarrafamentos e difícil locomoção.

Contribuição nº 323

Ofício nº 036/2019

Santa Maria, 6 de maio de 2019

À Secretaria de Logística e Transportes

A/C Secretário Sr. Juvir Costella

Prezado Secretário,

Esta solicitação está embasada em um conjunto de questões que parecem não terem sido levadas em conta pelo agente público ou pela consultoria contratada, ao estipular as

condições e trechos da duplicação da RSC-287. Certamente os problemas estruturais, principalmente o intenso fluxo de veículos são ingredientes que tornam a 287, no todo, uma estrada com data de validade. Se ela não for duplicada a previsão é de que deve parar nos próximos 20 anos. Imagine então um trecho urbano, exatamente onde inicia todo o tráfego, ou por outra visão, onde irá desembocar todo o tráfego oriundo do trecho duplicado de acordo com o projeto apresentado.

Não nos parece lógico, nem tampouco técnico, deixar de fora um trecho que é seguramente o mais congestionado de todo o trajeto: trecho entre o entroncamento com a BR-158 e o entroncamento com a RS-509, local denominado trevo do aeroporto. Hoje é a mais importante via de ligação entre as regiões Sul e Oeste da cidade de Santa Maria ligando o centro com o bairro de Camobi, onde se situa a Universidade Federal, o Hospital Universitário, a Base Aérea e o grande núcleo residencial de Camobi. Com a ativação do Hospital Regional, localizado no bairro Tancredo Neves, esta via se tornou a principal ligação entre aquele e o Hospital Universitário, o mesmo, diga-se para o acesso, de pacientes provenientes das regiões sul e oeste do estado acessando o HUSM. Ressalte-se que a duplicação da RSC-287 virá causar um estrangulamento natural no entroncamento com a RS-509, mister está tenha sido duplicada, pois ela conduz ao centro da cidade, e a 287 desvia esse tráfego de passagem para a travessia urbana, em finalização. Se não for duplicada, estará aumentando os atuais congestionamentos, em função do aumento de fluxo nos acessos sul, sudoeste e oeste da cidade.

Cabe salientar que o Plano Diretor de Mobilidade Urbana da cidade, editado em 2013, já prevê um fluxo de 26.000 veículos/dia neste trajeto, tanto no sentido Camobi como no sentido contrário, o que por si só já justifica nosso pedido (páginas 164 e 165, pag. 189, PDMU, Santa Maria).

Ademais em função deste trecho já estar estrangulado nos horários de maior movimentação, o índice de acidentes é elevadíssimo, outra causa mais do que justificável para incluir sua concessão e duplicação no projeto. O tráfego é intenso e, mesmo em horários alternativos, como no meio da manhã e meio da tarde, a movimentação de veículos é grande. Este aspecto é muito importante e que não pode ser olvidado, sob pena de sermos acusado de omissos e até de conduta criminosa, e é demonstrado pelo fato de que nas rodovias federais

e estaduais que contornam a cidade (BR-158, RSC-287 e RS-509) ocorrem 21% dos acidentes com vítimas fatais anuais do município. Dessas, as BR-158, com 5% desse total, está sendo duplicada. A RS-509, que concentra 6% do total de vítimas, encontra-se já duplicada.

E o único trecho não contemplado é exatamente o trecho de menos de 9km da RSC-287, do entroncamento com a BR-158 até o entroncamento com a RS-509. Neste trecho ocorrem exatamente 10% do total de vítimas, praticamente o dobro do que nos outros dois trechos. Este estudo encontra-se no documento "DETRAN/RS – Pontos Críticos do RS em relação a Acidentes de Trânsito com Vítimas Fatais – 2007 a 2012".

Além disso, com a duplicação da RSC-287, espera-se um aumento do fluxo de veículos oriundos da fronteira oeste e de parte importante da campanha, com destino à capital. Especialmente os usuários vindos de Rosário do Sul, Santana do livramento, Alegre, Uruguaiana e Quaraí passariam a preferir este trajeto, pois apesar de aumentar cerca de 40km a distância total, com a duplicação será mais seguro e rápido que enfrentar a BR-290 em pista simples e fluxo intenso de caminhões, e aqueles com destino ao litoral ou Santa Catarina desviariam de grande parte do trecho urbano da BR-290, em Porto Alegre.

Assim, esperamos ter demonstrado a absoluta necessidade da inclusão do trecho referido no processo de concessão em análise.

Ainda como sugestões incluiria a necessidade de prever em projeto a possibilidade de viabilizar terceiras faixas em trechos extensos em aclive, usando-as, posteriormente, como faixa duplicada. Prever, também na fase de projeto, o aumento da velocidade para veículos leves para 110Km/h e para veículos pesados de 90Km/h.

Prever, no edital, que a Concessionária forneça gratuitamente o equipamento que permita acionamento automático da cancela o que agilizaria a passagem de veículos e reduziria custos com mão de obra na cobrança do valor do pedágio.

Esperamos, com isso, contribuir com o processo e aproveitamos para parabenizar o atual Governo Estadual por tão importante iniciativa para o desenvolvimento de nosso querido Estado do Rio Grande do Sul.

Assim sendo, a contribuição não será aceita.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 324

Ofício nº 008/2019

Santa Maria/RS, 6 de maio de 2019

À Secretaria de Logística e Transportes

A/C Secretário Sr. Juvir Costella

Prezado Secretário

Esta solicitação está embasada em um conjunto de questões que parecem não terem sido levadas em conta pelo agente público ou pela consultoria contratada, ao estipular as condições e trechos da duplicação da RSC-287. Certamente os problemas estruturais, principalmente o intenso fluxo de veículos são ingredientes que tornam a 287, no todo, uma estrada com data de validade. Se ela não for duplicada a previsão é de que deve parar nos próximos 20 anos. Imagine então um trecho urbano, exatamente onde inicia todo o tráfego, ou por outra visão, onde irá desembocar todo o tráfego oriundo do trecho duplicado de acordo com o projeto apresentado.

Não nos parece lógico, nem tampouco técnico, deixar de fora um trecho que é seguramente o mais congestionado de todo o trajeto: trecho entre o entroncamento com a BR-158 e o entroncamento com a RS-509, local denominado trevo do aeroporto. Hoje é a mais importante via de ligação entre as regiões Sul e Oeste da cidade de Santa Maria ligando o centro com o bairro de Camobi, onde se situa a Universidade Federal, o Hospital Universitário, a Base Aérea e o grande núcleo residencial de Camobi. Com a ativação do Hospital Regional, localizado no bairro Tancredo Neves, esta via se tornou a principal ligação entre aquele e o Hospital Universitário, o mesmo, diga-se para o acesso, de pacientes provenientes das regiões sul e oeste do estado acessando o HUSM. Ressalte-se que a duplicação da RSC-287 virá causar um estrangulamento natural no entroncamento com a RS-509, mister está tenha sido duplicada, pois ela conduz ao centro da cidade, e a 287 desvia esse tráfego de passagem para a travessia urbana, em finalização. Se não for

duplicada, estará aumentando os atuais congestionamentos, em função do aumento de fluxo nos acessos sul, sudoeste e oeste da cidade.

Cabe salientar que o Plano Diretor de Mobilidade Urbana da cidade, editado em 2013, já prevê um fluxo de 26.000 veículos/dia neste trajeto, tanto no sentido Camobi como no sentido contrário, o que por si só já justifica nosso pedido (páginas 164 e 165, pag. 189, PDMU, Santa Maria).

Ademais em função deste trecho já estar estrangulado nos horários de maior movimentação, o índice de acidentes é elevadíssimo, outra causa mais do que justificável para incluir sua concessão e duplicação no projeto. O tráfego é intenso e, mesmo em horários alternativos, como no meio da manhã e meio da tarde, a movimentação de veículos é grande. Este aspecto é muito importante e que não pode ser olvidado, sob pena de sermos acusado de omissos e até de conduta criminosa, e é demonstrado pelo fato de que nas rodovias federais e estaduais que contornam a cidade (BR-158, RSC-287 e RS-509) ocorrem 21% dos acidentes com vítimas fatais anuais do município. Dessas, as BR-158, com 5% desse total, está sendo duplicada. A RS-509, que concentra 6% do total de vítimas, encontra-se já duplicada.

E o único trecho não contemplado é exatamente o trecho de menos de 9km da RSC-287, do entroncamento com a BR-158 até o entroncamento com a RS-509. Neste trecho ocorrem exatamente 10% do total de vítimas, praticamente o dobro do que nos outros dois trechos. Este estudo encontra-se no documento “DETRAN/RS – Pontos Críticos do RS em relação a Acidentes de Trânsito com Vítimas Fatais – 2007 a 2012”.

Além disso, com a duplicação da RSC-287, espera-se um aumento do fluxo de veículos oriundos da fronteira oeste e de parte importante da campanha, com destino à capital. Especialmente os usuários vindos de Rosário do Sul, Santana do livramento, Alegre, Uruguaiana e Quaraí passariam a preferir este trajeto, pois apesar de aumentar cerca de 40km a distância total, com a duplicação será mais seguro e rápido que enfrentar a BR-290 em pista simples e fluxo intenso de caminhões, e aqueles com destino ao litoral ou Santa Catarina desviariam de grande parte do trecho urbano da BR-290, em Porto Alegre.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Assim, esperamos ter demonstrado a absoluta necessidade da inclusão do trecho referido no processo de concessão em análise.

Ainda como sugestões incluiria a necessidade de prever em projeto a possibilidade de viabilizar terceiras faixas em trechos extensos em aclive, usando-as, posteriormente, como faixa duplicada. Prever, também na fase de projeto, o aumento da velocidade para veículos leves para 110Km/h e para veículos pesados de 90Km/h.

Prever, no edital, que a Concessionária forneça gratuitamente o equipamento que permita acionamento automático da cancela o que agilizaria a passagem de veículos e reduziria custos com mão de obra na cobrança do valor do pedágio.

Esperamos, com isso, contribuir com o processo e aproveitamos para parabenizar o atual Governo Estadual por tão importante iniciativa para o desenvolvimento de nosso querido Estado do Rio Grande do Sul.

Cordiais Saudações,

Contribuição nº 328

Ofício nº 001/2019

Santa Maria, 08 de maio de 2019

Senhor Secretário,

Ao cumprimenta-lo cordialmente, na oportunidade vimos à presença de Vossa Excelência para expor e solicitar o que segue:

Com referência á duplicação da RSC-287, nos parece que um conjunto de questões não foram levadas em consideração pelo agente público ou pela consultoria contratada, ao estipular as condições e os trechos que serão duplicados.

Como é do conhecimento de todos a RSC-287 é uma estrada que apresente um intenso fluxo de veículos, com sérios problemas estruturais, o que acaba se tornando um problema muito complicado para os usuários de toda nossa região Central do Estado. Se não for

duplicada, em poucos anos ela vai travar toda nossa região, aumentando ainda mais as desigualdades regionais tão acentuadas ainda hoje em nosso Estado e que todos nós combatemos. Não se pode conceber um Estado próspero se não mudarmos este quadro.

Quando falamos em questões que não foram levadas em consideração, estamos nos referindo no trecho urbano, exatamente onde inicia todo o tráfego, ou por outra visão, onde irá desembocar todo o tráfego oriundo do trecho duplicado de acordo com o projeto apresentado.

Entendemos que não é crível, nem técnico, deixar fora do projeto este trecho que é seguramente o mais congestionado de todo o trajeto, qual seja, o entroncamento com a BR-158 e o entroncamento com a RS-509, local denominado trevo do aeroporto. Só quem necessita utilizar este trecho quase que diariamente para ter a exata noção do problema. Mais, esta é uma via de ligação entre as regiões Sul e Oeste da cidade de Santa Maria ligando o centro com o bairro de Camobi, onde se situa a Universidade Federal, o Hospital Universitário, a Base Aérea, sendo um bairro muito maior que a maioria das cidades da região e um grande núcleo residencial. Com a ativação do Hospital Regional, localizado no bairro Tancredo Neves, esta via se tornou a principal ligação entre os municípios da Microrregião denominada Quarta Colônia e demais municípios do Estado. Ela também dá acesso ao Hospital Universitário, único Hospital que atende pelo SUS, atendendo pacientes provenientes de todos os municípios da região central e de outras regiões.

Ressalte-se que a duplicação da RSC-287 virá causar um estrangulamento natural ao entroncamento com a RS-509. Se não for duplicada, estará causando ainda maiores congestionamentos, em função do aumento de fluxo nos acessos sul, sudoeste e oeste da cidade.

Conforme dados obtidos no Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Santa Maria, editado em 2013, o mesmo naquela época já previu um fluxo de 26.000 veículos/dia neste trajeto, tanto no sentido Camobi como no sentido contrário, o que por si só já justifica nosso pedido.

Outro fator importante e que merece destaque, é que além deste trecho já estar estrangulado nos horários de maior movimentação, o índice de acidentes é elevadíssimo, sendo mais um fator importante que justifica sua inclusão. É um aspecto que não devemos ignorar e que

deve ser levado em consideração, sob pena de no futuro sermos cobrados e responsabilizados por não termos tomado esta atitude.

Estranhamente este trecho não foi contemplado, mesmo representando menos de 9 km da RSC-287, do entroncamento com a BR-158 até o entroncamento com a RS-509, onde ocorre um percentual muito elevado de vítimas, podendo ser verificada a veracidade disto no documento "DETRAN/RS – Pontos Críticos do RS em relação a Acidentes de Trânsito com Vítimas Fatais – 2007 a 2012".

Santa Maria por estar localizada no centro do Estado, é um corredor de veículos oriundos da Fronteira Oeste, Missões e parte importante da campanha, com destino à capital e com a duplicação da RSC-287, com certeza este fluxo irá aumentar.

A Associação do Profissionais da Contabilidade de Santa Maria, atenta aos anseios da sociedade santa-mariense, e em especial os profissionais da área contábil que representa, vem solicitar a inclusão do referido trecho no processo de concessão em análise.

Importante salientar também que os indicadores de limite de velocidade, foram aferidos em épocas que os veículos não ofereciam nenhum fator de segurança, o que se admitia na época o limite de velocidade de 80 km/h. Com o avanço tecnológico dos veículos e ainda a melhoria, ainda que não a desejada das rodovias, urge a necessidade de se prever em projeto o aumento da velocidade para veículos leves 110 Km/h e pare veículos pesados 90 Km/h, bem como a possibilidade de viabilizar terceiras faixas em trechos extensos em aclive, usando-as posteriormente, como faixa duplicada, o que possibilitará a fluidez do trânsito e a diminuição de tempo para chegar nos seus destinos.

Outra situação que entendemos ser muito importante é a revisão dos locais a serem instaladas as praças de pedágio. Santa Maria é o polo regional, onde as pessoas da região se deslocam permanentemente para atender usas necessidades de Saúde, educação, para se abastecerem, etc ... e também aqui estão instalados todos os órgãos regionais que atendem a população, e para não onerar demasiadamente estes usuários, necessário que se estabeleça uma sistemática diferenciada de custos para os mesmos, com alguma identificação que permita tal diferenciação.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Por fim, queremos mais uma vez parabenizar o Governo do Estado pelo programa RS PARCEIRAS, o que oportunizou a inclusão deste importante projeto de duplicação da ERS-287, o qual concretizado, com certeza será no futuro uma ferramenta extremamente importante para os municípios de nossa região e consequentemente para todo o nosso Estado do Rio Grande do Sul.

Atenciosamente,

Contribuição nº 330

Associação dos Veículos de Comunicação de Santa Maria

Santa Maria, 6 de maio de 2019.

À Secretaria de Logística e Transportes

A/C Secretário Sr. Juvir Costella

Prezado Secretário,

Esta solicitação está embasada em um conjunto de questões que parecem não terem sido levadas em conta pelo agente público ou pela consultoria contratada, ao estipular as condições e trechos da duplicação da RSC-287. Certamente os problemas estruturais, principalmente o intenso fluxo de veículos são ingredientes que tornam a 287, no todo, uma estrada com data de validade. Se ela não for duplicada a previsão é de que deve parar nos próximos 20 anos. Imagine então um trecho urbano, exatamente onde inicia todo o tráfego, ou por outra visão, onde irá desembocar todo o tráfego oriundo do trecho duplicado de acordo com o projeto apresentado.

Não nos parece lógico, nem tampouco técnico, deixar de fora um trecho que é seguramente o mais congestionado de todo o trajeto: trecho entre o entroncamento com a BR-158 e o entroncamento com a RS-509, local denominado trevo do aeroporto. Hoje é a mais importante via de ligação entre as regiões Sul e Oeste da cidade de Santa Maria ligando o centro com o bairro de Camobi, onde se situa a Universidade Federal, o Hospital Universitário, a Base Aérea e o grande núcleo residencial de Camobi. Com a ativação do

Hospital Regional, localizado no bairro Tancredo Neves, esta via se tornou a principal ligação entre aquele e o Hospital Universitário, o mesmo, diga-se para o acesso, de pacientes provenientes das regiões sul e oeste do estado acessando o HUSM. Ressalte-se que a duplicação da RSC-287 virá causar um estrangulamento natural no entroncamento com a RS-509, mister está tenha sido duplicada, pois ela conduz ao centro da cidade, e a 287 desvia esse tráfego de passagem para a travessia urbana, em finalização. Se não for duplicada, estará aumentando os atuais congestionamentos, em função do aumento de fluxo nos acessos sul, sudoeste e oeste da cidade.

Cabe salientar que o Plano Diretor de Mobilidade Urbana da cidade, editado em 2013, já prevê um fluxo de 26.000 veículos/dia neste trajeto, tanto no sentido Camobi como no sentido contrário, o que por si só já justifica nosso pedido (páginas 164 e 165, pag. 189, PDMU, Santa Maria).

Ademais em função deste trecho já estar estrangulado nos horários de maior movimentação, o índice de acidentes é elevadíssimo, outra causa mais do que justificável para incluir sua concessão e duplicação no projeto. O tráfego é intenso e, mesmo em horários alternativos, como no meio da manhã e meio da tarde, a movimentação de veículos é grande. Este aspecto é muito importante e que não pode ser olvidado, sob pena de sermos acusado de omissos e até de conduta criminosa, e é demonstrado pelo fato de que nas rodovias federais e estaduais que contornam a cidade (BR-158, RSC-287 e RS-509) ocorrem 21% dos acidentes com vítimas fatais anuais do município. Dessas, as BR-158, com 5% desse total, está sendo duplicada. A RS-509, que concentra 6% do total de vítimas, encontra-se já duplicada.

E o único trecho não contemplado é exatamente o trecho de menos de 9km da RSC-287, do entroncamento com a BR-158 até o entroncamento com a RS-509. Neste trecho ocorrem exatamente 10% do total de vítimas, praticamente o dobro do que nos outros dois trechos. Este estudo encontra-se no documento “DETRAN/RS – Pontos Críticos do RS em relação a Acidentes de Trânsito com Vítimas Fatais – 2007 a 2012”.

Além disso, com a duplicação da RSC-287, espera-se um aumento do fluxo de veículos oriundos da fronteira oeste e de parte importante da campanha, com destino à capital. Especialmente os usuários vindos de Rosário do Sul, Santana do livramento, Alegre,

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Uruguaiana e Quaraí passariam a preferir este trajeto, pois apesar de aumentar cerca de 40km a distância total, com a duplicação será mais seguro e rápido que enfrentar a BR-290 em pista simples e fluxo intenso de caminhões, e aqueles com destino ao litoral ou Santa Catarina desviariam de grande parte do trecho urbano da BR-290, em Porto Alegre.

Assim, esperamos ter demonstrado a absoluta necessidade da inclusão do trecho referido no processo de concessão em análise.

Ainda como sugestões incluiria a necessidade de prever em projeto a possibilidade de viabilizar terceiras faixas em trechos extensos em aclive, usando-as, posteriormente, como faixa duplicada. Prever, também na fase de projeto, o aumento da velocidade para veículos leves para 110Km/h e para veículos pesados de 90Km/h.

Prever, no edital, que a Concessionária forneça gratuitamente o equipamento que permita acionamento automático da cancela o que agilizaria a passagem de veículos e reduziria custos com mão de obra na cobrança do valor do pedágio.

Esperamos, com isso, contribuir com o processo e aproveitamos para parabenizar o atual Governo Estadual por tão importante iniciativa para o desenvolvimento de nosso querido Estado do Rio Grande do Sul.

Atenciosamente,

Contribuição nº 331

Câmara de Comércio, Indústria e Serviços de Santa Maria

Santa Maria, 6 de maio de 2019.

À Secretaria de Logística e Transportes

A/C Secretário Sr. Juvir Costella

Prezado Secretário,

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Esta solicitação está embasada em um conjunto de questões que parecem não terem sido levadas em conta pelo agente público ou pela consultoria contratada, ao estipular as condições e trechos da duplicação da RSC-287. Certamente os problemas estruturais, principalmente o intenso fluxo de veículos são ingredientes que tornam a 287, no todo, uma estrada com data de validade. Se ela não for duplicada a previsão é de que deve parar nos próximos 20 anos. Imagine então um trecho urbano, exatamente onde inicia todo o tráfego, ou por outra visão, onde irá desembocar todo o tráfego oriundo do trecho duplicado de acordo com o projeto apresentado.

Não nos parece lógico, nem tampouco técnico, deixar de fora um trecho que é seguramente o mais congestionado de todo o trajeto: trecho entre o entroncamento com a BR-158 e o entroncamento com a RS-509, local denominado trevo do aeroporto. Hoje é a mais importante via de ligação entre as regiões Sul e Oeste da cidade de Santa Maria ligando o centro com o bairro de Camobi, onde se situa a Universidade Federal, o Hospital Universitário, a Base Aérea e o grande núcleo residencial de Camobi. Com a ativação do Hospital Regional, localizado no bairro Tancredo Neves, esta via se tornou a principal ligação entre aquele e o Hospital Universitário, o mesmo, diga-se para o acesso, de pacientes provenientes das regiões sul e oeste do estado acessando o HUSM. Ressalte-se que a duplicação da RSC-287 virá causar um estrangulamento natural no entroncamento com a RS-509, mister está tenha sido duplicada, pois ela conduz ao centro da cidade, e a 287 desvia esse tráfego de passagem para a travessia urbana, em finalização. Se não for duplicada, estará aumentando os atuais congestionamentos, em função do aumento de fluxo nos acessos sul, sudoeste e oeste da cidade.

Cabe salientar que o Plano Diretor de Mobilidade Urbana da cidade, editado em 2013, já prevê um fluxo de 26.000 veículos/dia neste trajeto, tanto no sentido Camobi como no sentido contrário, o que por si só já justifica nosso pedido (páginas 164 e 165, pag. 189, PDMU, Santa Maria).

Ademais em função deste trecho já estar estrangulado nos horários de maior movimentação, o índice de acidentes é elevadíssimo, outra causa mais do que justificável para incluir sua concessão e duplicação no projeto. O tráfego é intenso e, mesmo em horários alternativos, como no meio da manhã e meio da tarde, a movimentação de veículos é grande. Este

aspecto é muito importante e que não pode ser olvidado, sob pena de sermos acusado de omissos e até de conduta criminosa, e é demonstrado pelo fato de que nas rodovias federais e estaduais que contornam a cidade (BR-158, RSC-287 e RS-509) ocorrem 21% dos acidentes com vítimas fatais anuais do município. Dessas, as BR-158, com 5% desse total, está sendo duplicada. A RS-509, que concentra 6% do total de vítimas, encontra-se já duplicada.

E o único trecho não contemplado é exatamente o trecho de menos de 9km da RSC-287, do entroncamento com a BR-158 até o entroncamento com a RS-509. Neste trecho ocorrem exatamente 10% do total de vítimas, praticamente o dobro do que nos outros dois trechos. Este estudo encontra-se no documento “DETRAN/RS – Pontos Críticos do RS em relação a Acidentes de Trânsito com Vítimas Fatais – 2007 a 2012”.

Além disso, com a duplicação da RSC-287, espera-se um aumento do fluxo de veículos oriundos da fronteira oeste e de parte importante da campanha, com destino à capital. Especialmente os usuários vindos de Rosário do Sul, Santana do livramento, Alegre, Uruguaiana e Quaraí passariam a preferir este trajeto, pois apesar de aumentar cerca de 40km a distância total, com a duplicação será mais seguro e rápido que enfrentar a BR-290 em pista simples e fluxo intenso de caminhões, e aqueles com destino ao litoral ou Santa Catarina desviariam de grande parte do trecho urbano da BR-290, em Porto Alegre.

Assim, esperamos ter demonstrado a absoluta necessidade da inclusão do trecho referido no processo de concessão em análise.

Ainda como sugestões incluiria a necessidade de prever em projeto a possibilidade de viabilizar terceiras faixas em trechos extensos em aclive, usando-as, posteriormente, como faixa duplicada. Prever, também na fase de projeto, o aumento da velocidade para veículos leves para 110Km/h e para veículos pesados de 90Km/h.

Prever, no edital, que a Concessionária forneça gratuitamente o equipamento que permita acionamento automático da cancela o que agilizaria a passagem de veículos e reduziria custos com mão de obra na cobrança do valor do pedágio.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Esperamos, com isso, contribuir com o processo e aproveitamos para parabenizar o atual Governo Estadual por tão importante iniciativa para o desenvolvimento de nosso querido Estado do Rio Grande do Sul.

Atenciosamente,

Contribuição nº 333

Santa Maria, 6 de maio de 2019

À Secretaria de Logística e Transportes

A/C Secretário Sr. Juvir Costella

A Câmara dos Dirigentes Lojistas de Santa Maria, em nome da comunidade santa-mariense, vem, por meio do presente documento, solicitar a inclusão do trecho de aproximadamente 9 km da RSC-287, entre o entroncamento da BR-158 até o entroncamento da RS-509, no projeto de duplicação e concessão anunciado pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul. Esta singela solicitação, que mudaria os paradigmas do transporte e mobilidade em nosso perímetro urbano, é embasada em um conjunto de tópicos que trazem dados e argumentos significativos para a tomada de decisão pela extensão do projeto. São eles:

- O trecho solicitado será justamente aquele que irá receber todo o fluxo de veículos oriundos de uma estrada recém duplicada, agravando ainda mais os congestionamentos que já são frequentes. Esse, aliás, entre toda a extensão da RSC-287, é, sem sombra de dúvidas, o trecho mais propenso a engarrafamentos.

- O trecho é o principal acesso entre os dois maiores e mais populosos bairros da cidade, Tancredo Neves e Camobi. O último situa a Universidade Federal de Santa Maria (UFSM), Hospital Universitário (HUSM), e Base Aérea (BASM). Com a ativação do Hospital Regional, localizado na zona oeste, esta também será a principal ligação com a zona sul, onde se encontra os já citados Bairro Camobi e HUSM.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

- Ainda em 2013, o Plano Diretor de Mobilidade Urbana da cidade registrava um fluxo de 26 mil veículos por dia (páginas 164 e 165, pag. 189, PDMU, Santa Maria) no trajeto, tanto no sentido Camobi/Centro como no sentido contrário.

- As rodovias federais e estaduais de nosso perímetro urbano são responsáveis por 21% dos acidentes com vítimas fatais do Município. A RSC-287, no trecho em questão, responde pelo dobro de acidentes que as restantes, como RS-509 e BR-158. Ambas já foram duplicadas, enquanto a RSC-287 sequer foi lembrada em um projeto macro.

- A duplicação da RSC-287 atrairá viajantes oriundos da fronteira oeste em direção a Porto Alegre, já que seria uma opção mais rápida e segura em relação ao trajeto hoje utilizado, a BR-290. Mesmo os veranistas, entre eles argentinos, em direção ao litoral do Rio Grande do Sul e Santa Catarina, utilizariam em sua maioria a RSC-287 para desviar do trecho urbano da BR-290, já na capital.

Esperamos ter demonstrado a absoluta necessidade da inclusão do trecho referido no processo de duplicação e concessão em análise para a RSC-287. E, se permite, gostaríamos de fazer um pedido de suma importância para a região, antes de dar por encerrado o documento: que o ponto de pedágio não interfira no tráfego intenso que ocorre entre os moradores de Santa Maria e Quarta Colônia, o que pode representar um declive econômico para todas as comunidades, sobretudo porque muitas famílias vivem das atividades de gastronomia, turismo e lazer. O pedágio colocado entre Santa Maria e Quarta Colônia reduziria o tráfego e prejudicaria incontáveis famílias.

Atenciosamente,

Contribuição nº 334

Ofício nº 005/2019

Santa Maria, 08 de maio de 2019

Senhor Secretário,

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Ao cumprimenta-lo cordialmente, na oportunidade vimos à presença de Vossa Excelência, para, em primeiro lugar, parabenizar o Governo do Estado pelo programa **RS Parcerias**, o qual oportunizou a inclusão deste importante projeto de duplicação da ERS-287, que concretizado, com certeza, no futuro será uma ferramenta extremamente importante para o desenvolvimentos dos municípios de nossa região central e consequentemente de todo o nosso Estado do Rio Grande do Sul. Esta é uma das demandas que a região central do Estado vem, há muito tempo, discutindo e buscando alternativas que pudessem viabilizá-la e agora estamos vendo a possibilidade de sua concretização.

Se a mesma não for duplicada, em poucos anos vai travar toda nossa região, provocando um atraso muito grande em termos de desenvolvimento e com isso irá aumentar ainda mais as desigualdades regionais tão acentuadas e maléficas, ainda hoje, em nosso Estado, situação esta que todos nós temos pleno conhecimento e combatemos. Não se pode conceber um Estado próspero, dinâmico, se não mudarmos este quadro. Como é do conhecimento de todos, a RSC-287 é uma estrada que apresenta um intenso fluxo de veículos, com sérios problemas estruturais, o que acaba se tornando quase um caos para os usuários de toda nossa região Central do Estado. Todos, região e Estado, perdem com esta situação.

Com referência ao projeto de duplicação da RSC-287, nos parece que uma questão de extrema importância para nossa região não foi levada em consideração pelo agente público ou pela consultoria contratada ao estipular as condições e os trechos que serão duplicados. Estamos nos referindo ao trecho urbano, exatamente onde inicia todo o tráfego, ou por outra visão, onde irá desembocar todo o tráfego oriundo do trecho duplicado de acordo com o projeto apresentado, qual seja o entroncamento com a BR-158 e o entroncamento com a RS-509, local denominado trevo do aeroporto.

Entendemos que não é crível, nem técnico, deixar fora do projeto este trecho que é seguramente o mais congestionado de todo o trajeto. Só quem necessita utilizar este trecho quase que diariamente para ter a exata noção do problema. Este trecho é uma via de ligação entre as regiões Sul e Oeste da cidade de Santa Maria ligando o centro com o bairro de Camobi, onde se situa a Universidade Federal, o Hospital Universitário e a Base Aérea,

sendo um bairro muito populoso, maior que a maioria das cidades da região, tornando-se um grande núcleo residencial.

Estranhamente este trecho não foi contemplado, mesmo representando menos de 9 km da RSC-287, do entroncamento com a BR-158 até o entroncamento com a verificada no documento "DETRAN?RS – Pontos Críticos do RS em relação a Acidentes de Trânsito com Vítimas Fatais – 2007 a 2012". Ressalte-se que a duplicação da RSC-287, tão importante para nossa região, irá causar um estrangulamento natural no entroncamento com a RS-509.

Com a ativação total do Hospital Regional, que está prestes a acontecer, localizado no bairro Tancredo Neves, esta via se tornará a principal ligação entre os municípios da Microrregião denominada Quarta Colônia e demais municípios do Estado. Ela também dá acesso ao Hospital Universitário, único Hospital que presta atendimento pelo SUS, atendendo pacientes provenientes de todos os municípios da região central e de outras regiões do Estado, sem contar com os mais de 20.000 alunos da UFSM.

Conforme dados obtidos no Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Santa Maria, editado em 2013, o mesmo, naquela época, já previa um fluxo de 26.000 veículos/dia neste trajeto, tanto no sentido Camobi como no sentido contrário, o que por si só já justifica nosso pedido.

Outro fator importante e que merece destaque, é que além deste trecho já estar estrangulado nos horários de maior movimentação, apresenta ainda um índice de acidentes elevadíssimo, tornando-se mais um fator importante que justifica a sua inclusão. É um aspecto que não podemos ignorar e que deve ser levado em consideração, sob pena de no futuro sermos cobrados e responsabilizados por não termos tomado nenhuma atitude.

Santa Maria por estar localizada no centro do Estado, é um corredor de veículos oriundos da Fronteira Oeste, da região das Missões e parte importante da campanha, com destino à capital e com a duplicação da RSC-287, com certeza, este fluxo irá aumentar.

Assim sendo, o Conselho Regional de Desenvolvimento da Região Central do Estado – COREDE CENTRAL, que representa dezenove (19) municípios da região central do Estado, quais sejam: Tupanciretã, Julio de Castilhos, Itaara, Santa Maria, Quevedos, Jari, Toropi, São Pedro do Sul, Dilermando de Aguiar, Pinhal Grande, Nova Palma, Faxinal do Soturno, São João do Polesine, Ivorá, Silveira Martins, Dona Francisca, Formigueiro e Agudo, vem

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

solicitar a inclusão do referido trecho no processo de concessão em análise e também solicitar o que segue.

Entendemos que, embora exista um **CONSELHO GESTOR** de parte do Governo do Estado, deveria existir também um ou mais **CONSELHOS REGIONAIS DE ACOMPANHAMENTO**, podendo ser um na região **COREDE CENTRAL** e outro na região **COREDE DO VALE DO RIO PARDO**, Conselho este com função de representatividade das comunidades, formados por lideranças empresariais, Prefeitos Municipais, Conselhos e Associações Regionais, e outros órgãos de representação, ou seja, uma instância mais local/regional de interlocução e acompanhamento do processo de concessão, sem prejuízo à função do Conselho Gestor Estadual.

Outro assunto que queremos salientar refere-se aos indicadores de limite de velocidade, os quais foram aferidos num passado muito distante, época esta em que os veículos ofereciam pouco ou nenhum fator de segurança. Nesta época até se podia admitir o limite de 80 k m/h que até hoje perduram. Com o avanço tecnológico dos veículos e dos itens de segurança, como exemplo, barras de aço laterais, airbag, freio ABS, etc... e ainda a melgoria, ainda que não a desejada das rodovias, urge a necessidade de se rever esta questão, alterando os limites da velocidade para veículos leves para 110 Km/h e para veículos pesados para 90 Km/h.

Por fim, mais uma vez queremos externar nossos cumprimentos e agradecimentos ao Governo do Estado por nos proporcionarem esta possibilidade de ser concretizado este sonho da região Central do Estado, com a duplicação da ERS-287, acreditando serem viabilizados os recursos financeiros para sua execução.

Sendo o que se apresentava para o momento, queremos reiterar nossos votos de elevada estima e distinta consideração.

Contribuição nº 336

Santa Maria, 6 de maio de 2019

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Excelentíssimo Senhor Secretário

Juvir Costella

Secretaria de Logística e Transporte RS

Prezado Secretário,

Na oportunidade em que cumprimentamos Vossa Excelência, encaminhamos em nome das 24 entidades que compõem o Fórum de Entidades Empresariais de Santa Maria e que geram em torno de 15 mil empregos dos mais diversos segmentos nossa posição com relação á duplicação da RSC-287.

Esta solicitação está embasada em um conjunto de questões que parecem não terem sido levadas em conta pelo agente público ou pela consultoria contratada, ao estipular as condições e trechos da duplicação da RSC-287. Certamente os problemas estruturais, principalmente o intenso fluxo de veículos são ingredientes que tornam a 287, no todo, uma estrada com data de validade. Se ela não for duplicada a previsão é de que deve parar nos próximos 20 anos. Imagine então um trecho urbano, exatamente onde inicia todo o tráfego, ou por outra visão, onde irá desembocar todo o tráfego oriundo do trecho duplicado de acordo com o projeto apresentado.

Não nos parece lógico, nem tampouco técnico, deixar de fora um trecho que é seguramente o mais congestionado de todo o trajeto: trecho entre o entroncamento com a BR-158 e o entroncamento com a RS-509, local denominado trevo do aeroporto. Hoje é a mais importante via de ligação entre as regiões Sul e Oeste da cidade de Santa Maria ligando o centro com o bairro de Camobi, onde se situa a Universidade Federal, o Hospital Universitário, a Base Aérea e o grande núcleo residencial de Camobi. Com a ativação do Hospital Regional, localizado no bairro Tancredo Neves, esta via se tornou a principal ligação entre aquele e o Hospital Universitário, o mesmo, diga-se para o acesso, de pacientes provenientes das regiões sul e oeste do estado acessando o HUSM. Ressalte-se que a duplicação da RSC-287 virá causar um estrangulamento natural no entroncamento com a RS-509, mister está tenha sido duplicada, pois ela conduz ao centro da cidade, e a 287 desvia esse tráfego de passagem para a travessia urbana, em finalização. Se não for

duplicada, estará aumentando os atuais congestionamentos, em função do aumento de fluxo nos acessos sul, sudoeste e oeste da cidade.

Cabe salientar que o Plano Diretor de Mobilidade Urbana da cidade, editado em 2013, já prevê um fluxo de 26.000 veículos/dia neste trajeto, tanto no sentido Camobi como no sentido contrário, o que por si só já justifica nosso pedido (páginas 164 e 165, pag. 189, PDMU, Santa Maria).

Ademais em função deste trecho já estar estrangulado nos horários de maior movimentação, o índice de acidentes é elevadíssimo, outra causa mais do que justificável para incluir sua concessão e duplicação no projeto. O tráfego é intenso e, mesmo em horários alternativos, como no meio da manhã e meio da tarde, a movimentação de veículos é grande. Este aspecto é muito importante e que não pode ser olvidado, sob pena de sermos acusado de omissos e até de conduta criminosa, e é demonstrado pelo fato de que nas rodovias federais e estaduais que contornam a cidade (BR-158, RSC-287 e RS-509) ocorrem 21% dos acidentes com vítimas fatais anuais do município. Dessas, as BR-158, com 5% desse total, está sendo duplicada. A RS-509, que concentra 6% do total de vítimas, encontra-se já duplicada.

E o único trecho não contemplado é exatamente o trecho de menos de 9km da RSC-287, do entroncamento com a BR-158 até o entroncamento com a RS-509. Neste trecho ocorrem exatamente 10% do total de vítimas, praticamente o dobro do que nos outros dois trechos. Este estudo encontra-se no documento “DETRAN/RS – Pontos Críticos do RS em relação a Acidentes de Trânsito com Vítimas Fatais – 2007 a 2012”.

Além disso, com a duplicação da RSC-287, espera-se um aumento do fluxo de veículos oriundos da fronteira oeste e de parte importante da campanha, com destino à capital. Especialmente os usuários vindos de Rosário do Sul, Santana do livramento, Alegre, Uruguaiana e Quaraí passariam a preferir este trajeto, pois apesar de aumentar cerca de 40km a distância total, com a duplicação será mais seguro e rápido que enfrentar a BR-290 em pista simples e fluxo intenso de caminhões, e aqueles com destino ao litoral ou Santa Catarina desviariam de grande parte do trecho urbano da BR-290, em Porto Alegre.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Assim, esperamos ter demonstrado a absoluta necessidade da inclusão do trecho referido no processo de concessão em análise.

Ainda como sugestões incluiria a necessidade de prever em projeto a possibilidade de viabilizar terceiras faixas em trechos extensos em aclive, usando-as, posteriormente, como faixa duplicada. Prever, também na fase de projeto, o aumento da velocidade para veículos leves para 110Km/h e para veículos pesados de 90Km/h.

Prever, no edital, que a Concessionária forneça gratuitamente o equipamento que permita acionamento automático da cancela o que agilizaria a passagem de veículos e reduziria custos com mão de obra na cobrança do valor do pedágio.

Esperamos, com isso, contribuir com o processo e aproveitamos para parabenizar o atual Governo Estadual por tão importante iniciativa para o desenvolvimento de nosso querido Estado do Rio Grande do Sul.

Atenciosamente,

Contribuição nº 337

Of. 047/2019 – GP

Santa Maria, 06 de maio de 2019.

Senhor Secretário de Estado,

É o presente para, ao cumprimenta-lo, atenta ao concebido **projeto de duplicação da RSC-287**, externar peremptória adesão da instituição signatária a todas as manifestações em razão da necessidade de acréscimo do faltante trecho urbano **de tão somente 9 km, compreendido pelo entroncamento da própria com a BR-158 até a RS-509**.

Com efeito, Excelência, além de consistir em diminuta quilometragem diante da magnitude de todo contemplado pelo programa "**RS PARCEIRAS**" no tocante à duplicação da ERS-287, o acréscimo do trecho antes mencionado redunda em necessidade técnica a guarnecer a viabilidade de trânsito, a segurança naquele que é um dos trajetos de maior percentual de

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

vítimas de sinistros conforme dados oficiais (vide "DETRAN/RS – Pontos Críticos do RS em Relação a Acidentes de Trânsito com Vítimas Fatais – 2007 a 2012"), acesso compatível às necessidades de quem busca pelo **Hospital Universitário da UFSM**, bem como, estratégica e inteligente compreensão da demanda de infraestrutura que o fluxo oriundo da própria **Instituição Federal de ensino**, do vindouro **Hospital Regional** e da **Base Aérea**, todos inseridos em um dos bairros mais populosos da cidade (de dimensões geográfica e demográfica superior a grande parte de outros municípios do Estado) reclamam objetivamente.

Para além do ora salientado, deve-se ter em conta que a eficiência oriunda da duplicação do trecho sob exame seria de reconhecimento público, ao passo que, o contrário, resultaria em incompreensão das razões de seu desatendimento vez que então ignorados riscos, vidas, interesses populares e necessidades logísticas de um Estado que, mais do que querer, precisa retornar seu desenvolvimento. E, tal retomada, passa necessariamente pela atenção efetiva ao entroncamento em apreço que, convenhamos, mais que central é nevrálgico.

Como perceptível, Excelência, o pleito ora expendido vem mais do que buscar por asfalto: vem pedir pelo resguardo de vidas.

Assim sendo, submetemos à Sua Excelência e aos agentes públicos responsáveis pelo bem estar dos gaúchos e gaúchas nos aspectos em tela, a solicitação que é também da Advocacia santa-mariense e, ainda, a disponibilidade para o tanto quanto e tudo que seja entendida pertinente a atuação da OAB local, nesta senda e em seu auxílio.

Por fim, corroboramos nossos respeitos.

Atenciosas saudações,

Contribuição nº 339

Ofício nº 036/2019

Santa Maria, 6 de maio de 2019

À Secretaria de Logística e Transportes

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

A/C Secretário Sr. Juvir Costella

Prezado Secretário,

Esta solicitação está embasada em um conjunto de questões que parecem não terem sido levadas em conta pelo agente público ou pela consultoria contratada, ao estipular as condições e trechos da duplicação da RSC-287. Certamente os problemas estruturais, principalmente o intenso fluxo de veículos são ingredientes que tornam a 287, no todo, uma estrada com data de validade. Se ela não for duplicada a previsão é de que deve parar nos próximos 20 anos. Imagine então um trecho urbano, exatamente onde inicia todo o tráfego, ou por outra visão, onde irá desembocar todo o tráfego oriundo do trecho duplicado de acordo com o projeto apresentado.

Não nos parece lógico, nem tampouco técnico, deixar de fora um trecho que é seguramente o mais congestionado de todo o trajeto: trecho entre o entroncamento com a BR-158 e o entroncamento com a RS-509, local denominado trevo do aeroporto. Hoje é a mais importante via de ligação entre as regiões Sul e Oeste da cidade de Santa Maria ligando o centro com o bairro de Camobi, onde se situa a Universidade Federal, o Hospital Universitário, a Base Aérea e o grande núcleo residencial de Camobi. Com a ativação do Hospital Regional, localizado no bairro Tancredo Neves, esta via se tornou a principal ligação entre aquele e o Hospital Universitário, o mesmo, diga-se para o acesso, de pacientes provenientes das regiões sul e oeste do estado acessando o HUSM. Ressalte-se que a duplicação da RSC-287 virá causar um estrangulamento natural no entroncamento com a RS-509, mister está tenha sido duplicada, pois ela conduz ao centro da cidade, e a 287 desvia esse tráfego de passagem para a travessia urbana, em finalização. Se não for duplicada, estará aumentando os atuais congestionamentos, em função do aumento de fluxo nos acessos sul, sudoeste e oeste da cidade.

Cabe salientar que o Plano Diretor de Mobilidade Urbana da cidade, editado em 2013, já prevê um fluxo de 26.000 veículos/dia neste trajeto, tanto no sentido Camobi como no sentido contrário, o que por si só já justifica nosso pedido (páginas 164 e 165, pag. 189, PDMU, Santa Maria).

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Ademais em função deste trecho já estar estrangulado nos horários de maior movimentação, o índice de acidentes é elevadíssimo, outra causa mais do que justificável para incluir sua concessão e duplicação no projeto. O tráfego é intenso e, mesmo em horários alternativos, como no meio da manhã e meio da tarde, a movimentação de veículos é grande. Este aspecto é muito importante e que não pode ser olvidado, sob pena de sermos acusado de omissos e até de conduta criminosa, e é demonstrado pelo fato de que nas rodovias federais e estaduais que contornam a cidade (BR-158, RSC-287 e RS-509) ocorrem 21% dos acidentes com vítimas fatais anuais do município. Dessas, as BR-158, com 5% desse total, está sendo duplicada. A RS-509, que concentra 6% do total de vítimas, encontra-se já duplicada.

E o único trecho não contemplado é exatamente o trecho de menos de 9km da RSC-287, do entroncamento com a BR-158 até o entroncamento com a RS-509. Neste trecho ocorrem exatamente 10% do total de vítimas, praticamente o dobro do que nos outros dois trechos. Este estudo encontra-se no documento “DETRAN/RS – Pontos Críticos do RS em relação a Acidentes de Trânsito com Vítimas Fatais – 2007 a 2012”.

Além disso, com a duplicação da RSC-287, espera-se um aumento do fluxo de veículos oriundos da fronteira oeste e de parte importante da campanha, com destino à capital. Especialmente os usuários vindos de Rosário do Sul, Santana do livramento, Alegre, Uruguaiana e Quaraí passariam a preferir este trajeto, pois apesar de aumentar cerca de 40km a distância total, com a duplicação será mais seguro e rápido que enfrentar a BR-290 em pista simples e fluxo intenso de caminhões, e aqueles com destino ao litoral ou Santa Catarina desviariam de grande parte do trecho urbano da BR-290, em Porto Alegre.

Assim, esperamos ter demonstrado a absoluta necessidade da inclusão do trecho referido no processo de concessão em análise.

Ainda como sugestões incluiria a necessidade de prever em projeto a possibilidade de viabilizar terceiras faixas em trechos extensos em aclive, usando-as, posteriormente, como faixa duplicada. Prever, também na fase de projeto, o aumento da velocidade para veículos leves para 110Km/h e para veículos pesados de 90Km/h.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Prever, no edital, que a Concessionária forneça gratuitamente o equipamento que permita acionamento automático da cancela o que agilizaria a passagem de veículos e reduziria custos com mão de obra na cobrança do valor do pedágio.

Esperamos, com isso, contribuir com o processo e aproveitamos para parabenizar o atual Governo Estadual por tão importante iniciativa para o desenvolvimento de nosso querido Estado do Rio Grande do Sul.

Atenciosamente,

Contribuição nº 340

Santa Maria, 3 de maio de 2019

À Secretaria de Logística e Transportes

A/C Secretário Sr. Juvir Costella

Prezado Secretário,

Esta solicitação está embasada em um conjunto de questões que parecem não terem sido levadas em conta pelo agente público ou pela consultoria contratada, ao estipular as condições e trechos da duplicação da RSC-287. Certamente os problemas estruturais, principalmente o intenso fluxo de veículos são ingredientes que tornam a 287, no todo, uma estrada com data de validade. Se ela não for duplicada a previsão é de que deve parar nos próximos 20 anos. Imagine então um trecho urbano, exatamente onde inicia todo o tráfego, ou por outra visão, onde irá desembocar todo o tráfego oriundo do trecho duplicado de acordo com o projeto apresentado.

Não nos parece lógico, nem tampouco técnico, deixar de fora um trecho que é seguramente o mais congestionado de todo o trajeto: trecho entre o entroncamento com a BR-158 e o entroncamento com a RS-509, local denominado trevo do aeroporto. Hoje é a mais importante via de ligação entre as regiões Sul e Oeste da cidade de Santa Maria ligando o

centro com o bairro de Camobi, onde se situa a Universidade Federal, o Hospital Universitário, a Base Aérea e o grande núcleo residencial de Camobi. Com a ativação do Hospital Regional, localizado no bairro Tancredo Neves, esta via se tornou a principal ligação entre aquele e o Hospital Universitário, o mesmo, diga-se para o acesso, de pacientes provenientes das regiões sul e oeste do estado acessando o HUSM. Ressalte-se que a duplicação da RSC-287 virá causar um estrangulamento natural no entroncamento com a RS-509, mister está tenha sido duplicada, pois ela conduz ao centro da cidade, e a 287 desvia esse tráfego de passagem para a travessia urbana, em finalização. Se não for duplicada, estará aumentando os atuais congestionamentos, em função do aumento de fluxo nos acessos sul, sudoeste e oeste da cidade.

Cabe salientar que o Plano Diretor de Mobilidade Urbana da cidade, editado em 2013, já prevê um fluxo de 26.000 veículos/dia neste trajeto, tanto no sentido Camobi como no sentido contrário, o que por si só já justifica nosso pedido (páginas 164 e 165, pag. 189, PDMU, Santa Maria).

Ademais em função deste trecho já estar estrangulado nos horários de maior movimentação, o índice de acidentes é elevadíssimo, outra causa mais do que justificável para incluir sua concessão e duplicação no projeto. O tráfego é intenso e, mesmo em horários alternativos, como no meio da manhã e meio da tarde, a movimentação de veículos é grande. Este aspecto é muito importante e que não pode ser olvidado, sob pena de sermos acusado de omissos e até de conduta criminosa, e é demonstrado pelo fato de que nas rodovias federais e estaduais que contornam a cidade (BR-158, RSC-287 e RS-509) ocorrem 21% dos acidentes com vítimas fatais anuais do município. Dessas, as BR-158, com 5% desse total, está sendo duplicada. A RS-509, que concentra 6% do total de vítimas, encontra-se já duplicada.

E o único trecho não contemplado é exatamente o trecho de menos de 9km da RSC-287, do entroncamento com a BR-158 até o entroncamento com a RS-509. Neste trecho ocorrem exatamente 10% do total de vítimas, praticamente o dobro do que nos outros dois trechos. Este estudo encontra-se no documento “DETRAN/RS – Pontos Críticos do RS em relação a Acidentes de Trânsito com Vítimas Fatais – 2007 a 2012”.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Além disso, com a duplicação da RSC-287, espera-se um aumento do fluxo de veículos oriundos da fronteira oeste e de parte importante da campanha, com destino à capital. Especialmente os usuários vindos de Rosário do Sul, Santana do livramento, Alegre, Uruguaiana e Quaraí passariam a preferir este trajeto, pois apesar de aumentar cerca de 40km a distância total, com a duplicação será mais seguro e rápido que enfrentar a BR-290 em pista simples e fluxo intenso de caminhões, e aqueles com destino ao litoral ou Santa Catarina desviariam de grande parte do trecho urbano da BR-290, em Porto Alegre.

Assim, esperamos ter demonstrado a absoluta necessidade da inclusão do trecho referido no processo de concessão em análise.

Ainda como sugestões incluiria a necessidade de prever em projeto a possibilidade de viabilizar terceiras faixas em trechos extensos em aclive, usando-as, posteriormente, como faixa duplicada. Prever, também na fase de projeto, o aumento da velocidade para veículos leves para 110Km/h e para veículos pesados de 90Km/h.

Prever, no edital, que a Concessionária forneça gratuitamente o equipamento que permita acionamento automático da cancela o que agilizaria a passagem de veículos e reduziria custos com mão de obra na cobrança do valor do pedágio.

Esperamos, com isso, contribuir com o processo e aproveitamos para parabenizar o atual Governo Estadual por tão importante iniciativa para o desenvolvimento de nosso querido Estado do Rio Grande do Sul.

Atenciosamente,

Contribuição nº 341

Ofício nº 004/2019

Santa Maria, 06 de maio de 2019

À Secrearia de Logística e Transportes

A/C Secretário Sr. Juvir Costella

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Senhor Secretário,

Cumprimentando-o cordialmente, dirigimo-nos a Vossa Senhoria, através deste ofício para fazer a seguinte solicitação:

A solicitação está fundamentada em um conjunto de questões que parecem não terem sido levadas em conta pelo agente público ou pela consultoria contratada, ao estipular as condições e trechos da duplicação da RSC-287. Certamente os problemas estruturais, principalmente o intenso fluxo de veículos são ingredientes que tornam a 287, no todo, uma estrada com data de validade. Se ela não for duplicada, a previsão é de que deve parar nos próximos 20 anos. Imagine então um trecho urbano, exatamente onde inicia todo o tráfego, ou por outra visão, onde irá desembocar todo o tráfego oriundo de um trecho duplicado de acordo com o projeto apresentado.

Não nos parece coerente, nem técnico, deixar fora do projeto este trecho que é seguramente o mais congestionado de todo o trajeto, qual seja, o entroncamento com a BR-158 e o entroncamento com a RS-509, local denominado trevo do aeroporto. Só quem necessita utilizar este trecho quase que diariamente para ter a exata noção do problema. Mais, esta é uma via de ligação entre as regiões Sul e Oeste da cidade de Santa Maria ligando o centro com o bairro de Camobi, onde se situa a Universidade Federal, o Hospital Universitário, a Base Aérea, sendo um bairro muito maior que a maioria das cidades da região e um grande núcleo residencial. Com a ativação do Hospital Regional, localizado no bairro Tancredo Neves, esta via se tornou a principal ligação entre os municípios da Microrregião denominada Quarta Colônia e demais municípios do Estado. Ela também dá acesso ao Hospital universitário, único Hospital que atende pelo SUS, atendendo pacientes provenientes de todos os municípios da região central e de outras regiões.

Nos cabe evidenciar que a duplicação da RSC-287 virá causar um estrangulamento natural no entroncamento com a RS-509. Se não for duplicada, estará causando ainda maiores congestionamentos, em função do aumento de fluxo nos acessos sul, sudoeste e oeste da cidade.

Outro aspecto importante e que merece ênfase, é que além deste trecho já estar estrangulado nos horários de maior movimentação, o índice de acidentes é elevadíssimo,

sendo mais um fator importante que justifica a sua inclusão. É um aspecto que não devemos ignorar e que deve ser levado em consideração, sob pena de no futuro sermos cobrados e responsabilizados por não termos tomado esta atitude.

Estranhamento este trecho não foi contemplado, mesmo representando menos de 9 km da RSC-287, do entroncamento com a BR-158 até o entroncamento com a RS-509, onde ocorre um percentual muito elevado de vítimas, podendo ser verificada a veracidade disto no documento "DETRAN/RS – Pontos Críticos do RS em relação a Acidentes de Trânsito com Vítimas Fatais – 2007 a 2012".

Importante salientar também que os indicadores de limite de velocidade foram aferidos em épocas que os veículos não ofereciam nenhum fato de segurança, o que se admitia na época o limite de velocidade de 80km/h. Com o avanço tecnológico dos veículos e ainda a melhoria, ainda que não a desejada das rodovias, urge a necessidade de se prever em projeto o aumento da velocidade para veículos leves para 110 Km/h e para veículos pesados 90Km/h, bem como a possibilidade de viabilizar terceiras faixas em trechos extensos em aclive, usando-as posteriormente, como faixa duplicada, o que possibilitará a fluidez do trânsito e a diminuição de tempo para chegar nos seus destinos.

Outra circunstância que entendemos ser muito importante é a revisão dos locais a serem instaladas as praças de pedágio. Santa Maria é o polo regional, onde as pessoas da região se deslocam permanentemente para atender suas necessidade de Saúde, educação, para se abastecerem, etc ... e também aqui estão instalados todos os órgãos regionais que atendem a população, e para não onerar demasiadamente estes usuários, necessário que se estabeleça uma sistemática diferenciada de custos para os mesmos, com alguma identificação que permita tal diferenciação.

Por fim, queremos mais uma vez parabenizar o Governo do Estado pelo programa RS PARCERIAS, o que oportunizou a inclusão deste importante projeto de duplicação da ERS-287, o qual concretizado, com certeza será no futuro uma ferramenta extremamente importante para os municípios de nossa região e consequentemente para todo o nosso Estado do Rio Grande do Sul.

Atenciosamente,

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 342

Ofício nº 036/2019

Santa Maria, 6 de maio de 2019

À Secretaria de Logística e Transportes

A/C Secretário Sr. Jurvir Costella

Prezado Secretário,

A sociedade civil organizada, bem como a comunidade de Santa Maria, vem, por meio deste documento, solicitar a contemplação do trecho de menos de 9 km da RSC-287, do entroncamento com a BR-158 até o entroncamento com a RS-509, no projeto de duplicação e concessão da mesma. Esta solicitação é embasada em um conjunto de questões que parecem desconsideradas pelo agente público ou pela consultoria contratada, ao estipular as condições e trechos da duplicação da RSC-287. Certamente os problemas estruturais, principalmente o intenso fluxo de veículos, são ingredientes que tornam a RSC-287, no todo, uma estrada com data de validade. Se ela não for duplicada, a previsão é de que deve parar nos próximos vinte anos. Imagine então manter como está justamente o trecho urbano onde inicia ou irá desembocar todo o tráfego oriundo do trecho a ser duplicado, de acordo com o projeto.

Não nos parece lógico, tampouco técnico, deixar de fora um trecho que é, seguramente, o mais congestionado de todo o trajeto. Hojé é a mais importante via de ligação entre as regiões Sul e Oeste da cidade de Santa Maria ligando o centro com o bairro de Camobi, onde se situa a Universidade Federal, o Hospital Universitário (HUSM), a Base Aérea e o maior bairro do município. Com a ativação do Hospital Regional, localizado na zona oeste, temos a via como principal (senão única) ligação entre ele e o Hospital Universitário. O mesmo diga-se para o acesso de pacientes provenientes das regiões sul e oeste do estado acessando o HUSM.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Ressalta-se que a duplicação da RSC-287 virá causar um estrangulamento natural do entroncamento com a RS-509, mesmo duplicada, pois conduz ao centro da cidade. Se o trecho não for contemplado, os atuais congestionamentos serão ainda maiores, em função do aumento de fluxo nos acessos sul, sudoeste e oeste da cidade.

Cabe salientar que o Plano Diretor de Mobilidade Urbana da cidade, editado em 2013, já prevê um fluxo de 26 mil veículos por dia (páginas 164 e 165, pag 189, PDMU, Santa Maria) no trajeto, tanto no sentido Camobi como no sentido contrário. Este dado, mesmo que desatualizado em seis anos, por si só, justifica nosso pedido.

Ademais, em função do trecho já estar estrangulado nos horários de maior movimentação, o índice de acidentes é elevadíssimo. As rodovias federais e estaduais que circundam nosso município são responsáveis por 21% dos acidentes com vítimas fatais. A BR-158, em processo de duplicação, responde por apenas 5%, enquanto a RS-509, que concentra 6%, já fora duplicada. A RSC-287, por sua vez, é a campeã de estatísticas de acidentes na região com 10% do total de 21% e não fora contemplada no projeto, o que nos torna passíveis de acusação da negligência. Este estudo encontra-se no documento “DETRAN/RS – Pontos Críticos do RS em relação a Acidentes de Trânsito com Vítimas Fatais – 2007 a 2012”.

Além disso, com a duplicação da RSC-287, espera-se um aumento do fluxo de veículos oriundos da fronteira oeste e de parte da Região da Campanha, com destino à capital. Especialmente motoristas vindos de Rosário do Sul, Santana do Livramento, Alegrete, Uruguaiana e Quaraí passariam a preferir o trajeto que, duplicado, seria mais seguro e rápido do que a atual opção da BR-290 em pista simples com intenso tráfego de caminhões. Aqueles com destino ao litoral ou Santa Catarina também usariam o trajeto para desviar de grande parte do trecho urbano da BR-290, já em Porto Alegre.

Assim, esperamos ter demonstrado a absoluta necessidade da inclusão do trecho referido no processo de concessão em análise.

Ainda como sugestões, incluiria a necessidade de prever em projeto a possibilidade de viabilizar terceiras faixas em trechos extenso em aclive usando-as, posteriormente, como faixa duplicada. Prever também na fase de projeto, o aumento da velocidade para veículos leves para 110Km/h e para veículos pesados de 90Km/h. Por fim, prever, no edital, que a

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Concessionária forneça gratuitamente o equipamento que permita acionamento automático da cancela, o que agilizaria a passagem de veículos e reduziria custos com mão de obra na cobrança do valor do pedágio. Outra sugestão importante é que a divisão do ISSQN seja dividida de acordo com a testeira dos municípios por onde passa a rodovia, de forma proporcional à quilometragem correspondente.

Esperamos, com isso, contribuir com o processo e aproveitamos para parabenizar o atual Governo Estadual por tão importante iniciativa para o desenvolvimento de nosso querido Estado do Rio Grande do Sul.

Atenciosamente,

Contribuição nº 343

Ofício nº 005 G.2018/20

Santa Maria, 6 de maio de 2019

À Secretaria de Logística e Transportes

A/C Secretário Sr. Juvir Costella

Prezado Secretário,

Solicitamos a inclusão do trecho da RSC-287 entre o entroncamento com a BR-158 e o entroncamento com a RS-509 na concessão rodoviária do Programa Parcerias RS.

Esta solicitação está embasada em um conjunto de questões que parecem não terem sido levadas em conta ao estipular as condições e trechos da duplicação da RSC-287. Certamente os problemas estruturais, principalmente o intenso fluxo de veículos são ingredientes que tornam esta rodovia, no todo, uma estrada com data de validade. Se ela não for duplicada, a previsão é de que deve parar nos próximos 20 anos. Imagine então um trecho urbano, exatamente onde inicia todo o tráfego, ou, sob outra ótica, irá desembocar todo o tráfego oriundo do trecho duplicado de acordo com o estudo apresentado.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Esta é uma importante via de ligação entre as regiões Sul e oeste da cidade de Santa Maria ligando o centro da cidade com o bairro de Camobi, onde está a Universidade Federal, O Hospital Universitário, a Base Aérea e o grande núcleo residencial deste Bairro de Camobi. Com a ativação do Hospital Regional, localizado no bairro Tancredo Neves, esta via se tornou a principal ligação entre aquele e o Hospital Universitário, o mesmo diga-se para o acesso de pacientes provenientes das regiões sul e oeste do estado acessando o HUSM. Ressalte-se que a duplicação da RSC-287 virá causar um estrangulamento natural no entroncamento com a RS-509, mister está tenha sido duplicada, pois ela conduz ao centro da cidade, e a 287 desvia esse tráfego de passagem para a travessia urbana, em finalização. Se não for duplicada, estará aumentando os atuais congestionamentos, em função do aumento de fluxo nos acessos sul, sudoeste e oeste da cidade.

Além disso, com a duplicação da RSC-287 espera-se um aumento do fluxo de veículos oriundos da fronteira oeste e de parte importante da campanha, com destino à capital. Especialmente os usuários vindos de Rosário do Sul, Santana do Livramento, Alegre, Uruguaiana e Quaraí passariam a preferir este trajeto, pors apesar de aumentar cerca de 40km a distância total, com a duplicação será mais seguro e rápido que enfrentar a BR-290 em pista simples e fluxo intenso de caminhões, e aqueles com destino ao litoral ou Santa Catarina desviariam de grande parte do trecho urbano da BR-290, em Porto Alegre.

Assim, esperamos ter demonstrado a absoluta necessidade da inclusão do trecho referido no processo de concessão em análise.

Atenciosamente,

Contribuição nº 344

Santa Maria, 6 de maio de 2019

Excelentíssimo Senhor Secretário

Juvir Costella

Secretaria de Logística e Transporte RS

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Senhor Secretário,

O Sindicato do Comércio Varejista de Gêneros Alimentícios de Santa Maria na oportunidade de cumprimenta-lo cordialmente, vem através desta, juntamente com as demais entidades de Santa Maria, firmar seu posicionamento sobre a duplicação da RSC-287.

Diante da extrema importância da referida estrada, e sendo esta um dos principais meios de acesso e que apresenta um grande fluxo de veículos, nos causa preocupação os problemas de ordem estrutural e que são evidentes bem como a necessidade de duplicação da mesma, e que caso não ocorra, poderá causar graves impactos de ordem econômica, pela dificuldade de tráfego e ainda por ser considerada um dos Pontos Críticos do RS em relação a Acidentes de Trânsito com Vítimas Fatais entre 2007 a 2012, conforme o DETRAN/RS.

Outro ponto importante em caso de concessão, refere-se ao limite de velocidade de 89km/h, em que sugerimos reavaliar para 110 km/h para veículos de passeio de 90 km/h para veículos de carga.

Ainda sugerimos a revisão de locais a serem instaladas as praças de pedágios onde se adote uma sistemática diferenciada na cobrança dos mesmos.

Certamente os problemas estruturais, principalmente o intenso fluxo de veículos são ingredientes que tornam a RSC 287, no todo, uma estrada com data de validade. Se ela não for duplicada, a previsão é de que deve parar nos próximos 20 anos. Imagine então um trecho urbano exatamente onde inicia todo o tráfego, ou por outra visão, onde irá desembocar todo o tráfego oriundo do trecho duplicado de acordo com o projeto apresentado.

Diante destas colocações, e demonstradas às necessidades da inclusão do trecho em processo de concessão e, reforçando as solicitações das demais entidades que partilham das mesmas preocupações, esperamos contribuir com o processo e aproveitamos para parabenizar o atual Governo do Estado.

Atenciosamente,

Resposta

Agradecemos a contribuição.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Conforme diversas contribuições apresentadas, há uma expectativa de que o sistema rodoviário objeto da concessão passe a incluir a chamada “Faixa Nova do Camobi”.

Também conforme se lê das contribuições, este trecho possui elevado volume de tráfego por ligar alguns importantes bairros de Santa Maria.

Conforme o Programa de Exploração da Rodovia (PER) – i.e. o Anexo 2 da minuta do contrato – a concessão da rodovia inicia na RSC-287, km 232,54, em seu entroncamento com a ERS-509, não contemplando o trecho objeto da contribuição.

Os estudos técnicos realizados buscaram maximizar os ganhos em segurança e serviços aos usuários da rodovia, mantendo a modicidade de tarifas, de acordo com os estudos de demanda realizados nos trechos definidos para concessão.

No trecho em questão há um volume elevado de tráfego urbano permeando o tráfego rodoviário, característica que é estranha às características dos demais trechos pertencentes à concessão, que são essencialmente rodoviários.

Veja-se que referido trecho possui faixa de domínio reduzida, resultando em alto custo de desapropriação. Há, ainda, necessidade de obtenção de soluções de drenagem urbana e obras de arte típicas de trechos urbanos, a fim de reduzir a interferência dos fluxos de longa distância e urbanos, tornando bastante complexo o projeto, e elevado o custo de implantação da duplicação deste trecho.

Além disto, pela sua própria característica urbana, é inviável a cobrança de pedágio neste segmento, o que faria com que as intervenções realizadas na zona urbana de Santa Maria acabassem sendo financiadas pelos usuários de outros municípios.

Tal situação encontraria limitação na Lei Estadual 14.785, que em seu artigo 4°, § 2°, determina que os editais de concessões rodoviárias deverão evitar a ocorrência de subsídio cruzado.

Assim sendo, tendo por princípio a justiça tarifária, a contribuição não poderá ser acatada.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

(I) ASSUNTOS DIVERSOS RSC-287

Contribuição nº 2

Bom dia,

Sou usuário do trecho concessionado, onde pelo qual passo diariamente em deslocamento para o meu trabalho. Resido, desde 1992 em Candelária, RS, e desde 2003, quando inciei os estudos na universidade em que trabalho, trafego diariamente na RSC-287 no trecho entre Candelária e Santa Cruz do Sul.

A EGR fez um bom serviço de restauração da pista de rodagem, mas infelizmente peca na manutenção do asfalto. A tarifa cobrada não condiz com a qualidade mínima esperada por um trecho pedagiado.

Dito isso, me preocupa o tempo de concessão da rodovia. No cômputo total, com as sugestões de tarifas, haverá um acréscimo substancial de preço. A concessão é realidade e é sabido que o Estado não tem condições de arcar com a manutenção das estradas. Assim, o que justifica uma concessão de 30 anos? Penso que seria muito mais atrativo, tanto para usuários como para investidores que o tempo de concessão seja maior do que o inicialmente definido. As empresas que se associarem não investirão para perder. O investimento e o retorno sairá das praças de pedágios. Quanto menor o tempo de concessão, obviamente será maior a tarifa. E esse valor tarifário impactará em toda a estrutura econômica do RS. Trará impactos no setor de transporte, alimentício, combustível.

Assim, indico como sugestão que seja reestudado o período de concessão, porque do meu ponto de vista de usuário da rodovia, mesmo com a duplicação proposta, o impacto econômico será muito negativo.

Att,

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O prazo da concessão máximo é definido pelo art. 3º da Lei Estadual nº 14.875/2016, e sua duração foi escolhida a fim de permitir a amortização dos investimentos necessários para a

duplicação do trecho. Menores prazos de concessão significam, obrigatoriamente, menores volumes de investimentos, ou seja, a não duplicação integral da via.

Contribuição nº 6

Prezados,

Na RS 287 que corta a cidade de Montenegro-RS sugiro que seja instalada um semáforo que permita melhor acesso aqueles pedestres e veículos que desejam atravessar a RS.

Neste trecho acontecem acidentes de forma muito frequente. Logo essa seria uma medida para curto prazo e com baixíssimo investimento.

Tal semáforo deve ser instalado na rótula próxima a rodoviária de Montenegro, coordenadas de GPS a baixo:

-29,6792174, -51,4674218

Grato pela atenção.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O trecho da RS-287 mencionado não faz parte do objeto do presente projeto, motivo pelo qual não pode ser objeto de apreciação.

Portanto, a recomendação não será acatada.

Contribuição nº 17

Boa tarde,

eu soy Santiago Ruiz. E posibel tener ao modelagem feito pela KPMG? E posibel tener as planilhas feitas pelo estudo da viabilidade?

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Muito obrigado,

Resposta

O modelo operacional da concessão da rodovia RSC-287, seu estudo de viabilidade e o estudo de demanda podem ser encontrados no seguinte link: https://transportes.rs.gov.br/rsc-287.

Contribuição nº 19

Boa tarde.

Meu nome é Alexandre minha opinião: sou contra criar mais pedágios dentro duma faixa de +/- 200 km com 5 pedágios!!!!

Quem usa como eu todos os dias sabe do que estou falando R$.

Obrigado por poder opinar.

Resposta

Segundo a cláusula 16.1.1 da minuta do contrato de concessão, assim como pelo que se encontra no Apêndice F do Programa de Exploração da Rodovia (PER) – i.e. o Anexo 2 da minuta do contrato, a concessão da rodovia foi estruturada com a instalação de cinco praças de pedágio, de forma a minimizar efeitos de subsídio cruzado. Num plano hipotético, a cobrança deveria se dar de forma diretamente proporcional ao uso de cada quilômetro da rodovia, o que não se mostra possível por razões de ordem prática e operacional.

Portanto, a boa prática nacional em concessões rodoviárias vem demonstrando que a implantação de praças a cada aproximadamente 50km permite uma maior justiça tarifária, fazendo com que os usuários pagantes não sejam penalizados pelo custeio de trechos maiores do que os efetivamente utilizados.

Veja-se, exemplificativamente, o projeto de concessão da BR-101-SC, que conta com 220km de extensão e 4 praças de pedágio (https://www.ppi.gov.br/rodovia-br-101-sc).

Neste sentido, os estudos técnicos buscaram maximizar os ganhos em segurança e serviços aos usuários da rodovia, de acordo com os estudos de demanda bem como estudos de

viabilidade realizados nos trechos definidos para concessão. Ainda assim, foi mantida a mesma distância em km entre as novas praças de pedágios e as praças já existentes operadas pela Empresa Gaúcha de Rodovias – EGR.

Por fim, o Decreto 53.490, mais especificamente no art. 28, prevê o incentivo a cobrança eletrônica da tarifa de pedágio, bem como no item 16.2.1 da cláusula 16 da minuta de contrato de concessão, em que a concessionária deverá organizar a cobrança da tarifa de pedágio nos termos do sistema de arrecadação de pedágio previsto no PER, implementando-o com a maior eficiência gerencial possível, de modo a provocar o mínimo de desconforto e perda de tempo para os usuários do sistema rodoviário.

Contribuição nº21

Favorável, MAS o prazo dado é muito longo...lembrando que obras sempre atrasam e então ficaríamos muitos anos em função da obra gerando vários transtornos...deviam avaliar e reduzir esse prazo pela metade.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O prazo da concessão máximo é definido pelo art. 3º da Lei Estadual nº 14.875/2016, e sua duração foi escolhida a fim de permitir a amortização dos investimentos necessários para a duplicação do trecho. Menores prazos de concessão significam, obrigatoriamente, menores volumes de investimentos, ou seja, a não duplicação integral da via.

Contribuição nº 30

Prezados, boa tarde.

Em atenção ao aviso de Consulta Pública n.° 01/19, veiculado no DOE de 04/04/2019, que instaura Consulta Pública a fim de colher da sociedade civil sugestões para o aprimoramento

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

da minuta de contrato e de edital de Concorrência Internacional de Concessão dos serviços de operação, exploração, conservação, manutenção, melhoramentos e ampliação da infraestrutura de transportes dos trechos da Rodovia RSC287, vimos por meio deste solicitar o envio da minuta do edital, tendo em vista que o disponibilizado no site indicado na publicação, qual seja, https://transportes.rs.gov.br/rsc-287, trata-se do edital referente à Consulta Pública dos trechos da Rodovia ERS-324, que acreditamos ter sido inserido no Portal por engano.

Desde já agradecemos a atenção,

Cordialmente,

Resposta

A minuta do edital referente à concessão da rodovia RSC-287, assim como os demais documentos pertinentes para a concessão, encontram-se disponíveis no seguinte link: https://transportes.rs.gov.br/rsc-287.

Contribuição nº 33

Me criei escutando a informação que o Brasil é um país muito rico. Então, não entendo o porquê das obras publicas serem tão complicadas para suas execuções. E porque as autoridades governamentais sempre dizem que não tem recursos. Enquanto isso, a população trabalhadora se sacrifica para pagar os diversos importos cobrados com rigor, e não constata a aplicação conveniente desta, agora sim, milionária arrecadação. É o Brasil, que espera-se ainda possa melhorar e ser um país desenvolvido.

Quanto a duplicação da BR 287 em toda sua extensão, desde o perímetro urbano de Santa Maria até Tabaí, é uma obra fundamental na atualidade imediata. No passado, mesmo sem duplicação, uma viagem de carro entre Santa Maria e Porto Alegre levava no máximo 03h30min. Hoje, leva-se entre 04h30min a 05h. A rodovia é muito mal cuidada, e até os trechos pedagiados tem má conservação. Um caos, em pleno 2019!. A URGENTE DUPLICAÇÃO É NECESSÁRIA E NECESSITA EXECUÇÃO RÁPIDA. Dizer que isto poderá

ser feito até 2031 é de uma ironia desmoralizante. Não somos um país rico ? Não pagamos altos impostos ?

Quanto aos postos de pedágios, se realmente existirem para manter a rodovia perfeitamente conservada, e não como está sendo feito agora em que o usuário paga o pedágio e fica com cara de otário, lógico que devem existir tantos quantos os necessários para correta manutenção da rodovia. As localização devem atentar para pontos onde a arrecadação possa ser maior, assim é feito em todo o mundo. As empresas que assumirem a conservação da rodovia precisam de recursos para cumprirem os contratos, mas também é muito importante a adequada fiscalização e cobrança do orgão que concedeu o pedágio. Fiscalização que não pode ficar cega em troca de alguma propina!

Acima de tudo, é importante a rápida duplicação da BR 287 em toda sua extensão. Ninguém dudida disso!

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A proposta referente à velocidade da ampliação e duplicação dos trechos concedidos da RSC-287, assim como as sugestões de localização dos pedágios são questões que foram definidas a partir dos estudos técnicos realizados nos trechos definidos para a concessão que compõe a análise de viabilidade econômico-financeira da Rodovia, desenvolvida com o objetivo de trazer maior eficiência e uma melhor prestação de serviços aos seus usuários.

Em relação à fiscalização pelo Poder Concedente da execução das obrigações contratuais da futura concessionária, tem-se que ela já é contemplada pela minuta de contrato de concessão, que, em seu item 13.1 da cláusula 13, determina que: “A CONCESSIONÁRIA sujeitar-se-á a fiscalização do PODER CONCEDENTE com relação ao cumprimento do contrato de concessão, e a fiscalização regulatória da AGERGS, que poderão contar com a cooperação de usuários, firmar convênios, termos de cooperação técnica e contratar serviços de terceiros”.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 41

(Fw: Fw: Pedágio na 287)

Resposta

A contribuição não possui conteúdo para análise

Contribuição nº 50

Pra que tanto pedágio neste percurso? Acredito que 3 já está mais que bom!!

Resposta

Segundo a cláusula 16.1.1 da minuta do contrato de concessão, assim como pelo que se encontra no Apêndice F do Programa de Exploração da Rodovia (PER) – i.e. o Anexo 2 da minuta do contrato, a concessão da rodovia foi estruturada com a instalação de cinco praças de pedágio, de forma a minimizar efeitos de subsídio cruzado. Num plano hipotético, a cobrança deveria se dar de forma diretamente proporcional ao uso de cada quilômetro da rodovia, o que não se mostra possível por razões de ordem prática e operacional.

Portanto, a boa prática nacional em concessões rodoviárias vem demonstrando que a implantação de praças a cada aproximadamente 50km permite uma maior justiça tarifária, fazendo com que os usuários pagantes não sejam penalizados pelo custeio de trechos maiores do que os efetivamente utilizados.

Veja-se, exemplificativamente, o projeto de concessão da BR-101-SC, que conta com 220km de extensão e 4 praças de pedágio (https://www.ppi.gov.br/rodovia-br-101-sc).

Neste sentido, os estudos técnicos buscaram maximizar os ganhos em segurança e serviços aos usuários da rodovia, de acordo com os estudos de demanda bem como estudos de viabilidade realizados nos trechos definidos para concessão. Ainda assim, foi mantida a mesma distância em km entre as novas praças de pedágios e as praças já existentes operadas pela Empresa Gaúcha de Rodovias – EGR.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Por fim, o Decreto 53.490, mais especificamente no art. 28, prevê o incentivo a cobrança eletrônica da tarifa de pedágio, bem como no item 16.2.1 da cláusula 16 da minuta de contrato de concessão, em que a concessionária deverá organizar a cobrança da tarifa de pedágio nos termos do sistema de arrecadação de pedágio previsto no PER, implementando-o com a maior eficiência gerencial possível, de modo a provocar o mínimo de desconforto e perda de tempo para os usuários do sistema rodoviário.

Contribuição nº 55

DUPLICAÇÃO DA RODOVIA RSC-287

MANIFESTAÇÃO E SUGESTÃO

O MOVIMENTO CONSCIÊNCIA TRIBUTÁRIA – Cachoeira do Sul, promove a CAMPANHA PARA REDUÇÃO DE ACIDENTES NAS RODOVIAS;

O Consciência Tributária quer o fluxo frontal zero;

O Consciência Tributária não aceita DUPLICAÇÃO e melhorias com pedágios.

PEDÁGIO significa pagamento em dobro.

Pagamos impostos e pagamos para obter o retorno dos mesmos.

Sendo esta a única solução, sugerimos:

1. A concessionária deve pagar pela estrutura que recebe pronta, sendo este recurso revertido para saúde publica, ou outra prioridade.

2. A DUPLICAÇÃO PARCIAL ALTERNADA (Ex: 3ª Faixa), na proporção 4 km simples e 1 km duplicado, é a solução adequada, reduzindo o tempo de 11 anos para 3 anos o prazo para obtenção da redução de acidentes. A proporção indicada representa 20% do custo total da obra.

3. Quando a pista ADICIONAL for próxima de uma ponte, o seu inicio será sempre na saída da mesma, nunca o seu término na entrada.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Muitas mortes e lesões ocorrerão no calvário de 11 (onze) anos.

Não aceitamos o longo prazo de 11 anos para duplicação.

Queremos a redução imediata dos acidentes numa estimativa de 80%.

Queremos a eliminação total da ultrapassagem na contramão, a qual significa violenta e criminosa agressão, com o fluxo frontal.

Em menos de três anos a reversão favorável já será evidente. A economia de gastos com acidentes será revertida para saúde publica, ou outra prioridade, ficando os 8 (oito) anos restantes para conclusão da duplicação.

Em cada 10 (dez) acidentes nas rodovias de alta circulação 8 (oito), a culpa é do poder público. A modernização das rodovias é necessária para acompanhar a evolução de frota nacional de veículos.

O sistema de transporte de carga via rodoviário é grande fator contribuinte para acidentes.

MOVIMENTO CONSCIÊNCIA TRIBUTÁRIA – CACHOEIRA DO SUL

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Quanto à primeira contribuição, relembramos que o projeto em tela não se trata de privatização, em que há a venda do ativo público. Como processo de concessão, a não indenização pelas obras já realizadas é medida prevista em lei e que reverte em modicidade tarifária aos usuários. Outrossim, a Lei Estadual 14.785 prevê que as licitações serão julgadas pelo critério de menor tarifa, o que afasta a cobrança de outorga inicial.

Qualquer modificação visando incluir o pagamento do valor de outorga pela futura concessionária, se realizada, alteraria o planejamento de investimentos a serem realizados ao longo da concessão e poderia, inclusive, ter impacto negativo sobre o valor da tarifa na perspectiva do usuário.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

A segunda e terceira sugestões estão aderentes ao conteúdo do Programa de Exploração da Rodovia - PER, isto é, o anexo 2 da minuta do contrato de concessão. O PER estabelece, como obrigação da futura concessionária, a duplicação de todos os trechos concedidos. O prazo das duplicações foi definido pelo plano econômico-financeiro. A implantação de terceiras faixas alternadas implicaria em um investimento de menor monta, porém com o aumento do tráfego ao longo dos anos, esta solução não iria atender ao nível de serviço necessário.

O item 16.1.1 da cláusula 16 da minuta do contrato de concessão e o apêndice F do Programa de Exploração da Rodovia (PER) estabelecem que o trecho concedido da RSC-287 será duplicado em até 11 anos, podendo ser antecipado quando do atingimento dos gatilhos de investimentos, conforme determina o item 8.4.2.2 da cláusula 8 da minuta de contrato de concessão.

Contribuição nº 57

Boa tarde!

Gostaria de adquirir o edital referente a licitação abaixo, pois não localizei o mesmo no site;

Desde já agradeço o apoio.

Atenciosamente,

Resposta

O edital e os demais documentos relacionados à concessão da rodovia RSC-287 podem ser encontrados no seguinte link: https://transportes.rs.gov.br/rsc-287.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Documentos sobre consulta pública da concessão da rodoviária de Porto Alegre encontram-se no link: https://www.daer.rs.gov.br/consulta-publica-estacao-rodoviaria-de-porto-alegre.

Contribuição nº 59

Bom dia,

o link para o edital da rodovia RS287 dá acesso ao edital da rodovia RS324. Poderiam enviar o edital da RS287 por email ou corrigir o link na página?

Atenciosamente,

Resposta

O edital e os demais documentos relacionados à concessão da rodovia RSC-287 podem ser encontrados no seguinte link: https://transportes.rs.gov.br/rsc-287.

Contribuição nº 64

Boa Tarde

Li hoje que do estado liberou o projeto completo de concessão da RSC-287 com o compromisso de duplicação da rodovia até 2030. A pista vai ser alargada com o asfaltamento do acostamento, como foi na BR-386. O ônus é a instalação de mais três pedágios. Teremos cinco numa extensão de 204 km, quando o recomendado é um a cada 80 km. Mas é o jeito de termos duplicação da rodovia.

Ai me pegunto como as pessoas que moram no trecho de Tabaí até Candelária - RS vão caminhar a bera da rodovia sem acostamento, ir para escola como muitas crianças vão a pé sem acostamento, os agricultores vão andar com suas maquinas para ir a sua plantação sem acostamento, e fora os outros problemas. Poderiam rever melhor essa tal duplicação, poderiam asfalta a estrada onde liga Venâncio aires a Vale Verde onde as pontes seca já estão prontas indo por ali a Porto Alegre aumenta somente 20 km a nova ponte do Guaíba já esta quase pronta e daria uma boa alternativa. A muitas alternativas para desafoga a 287,

tipo que fizeram para desafoga a BR 116 em Canoas pegara e fizeram a 448. Ou se faz uma duplicação bem feita ou mantem ela ótima em pista simples com boa sinalização, pardais, policiamento direto.

Poderia Asfalta de Cruzeiro do Sul a General Câmara que iria desafoga a 287 e a 453 ao mesmo tempo. Andei ja pelo interior de Santa Catarina e la a muito asfalto, é arros plantado dos dois lados e asfalto no meio.

Acho que o poder que vocês da folha do Mate tem na Região seria interessante fazer uma reportagem de alternativas para ir a Porto Alegre.

UM DUPLICAÇÃO SEM ACOSTAMENTO É TIRAR O DIRETO DE IR E VIR DAS PESSOAS QUE MORAM A BEIRA DA RODOVIA!!!!!!!

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A minuta do contrato de concessão prevê a construção de acostamento ao longo do trecho concedido da rodovia. No estudo de engenharia apresentado, segundo o item 2.6.2.2.2.1, que descreve as obras a serem executadas, prevê que "*nos locais onde não há acostamento, estes serão implantados. Onde o acostamento estiver com largura inferior a 2,00m, estes serão alargados, de forma a atender à Classe 1-A*".

Contribuição nº 68

Boa noite. Eu li hoje que os 22 km entre Santa Cruz e Venancio estariam pronta duplicação somente no 7 ano, como assim????? E o acostamento vão dar uma atenção também ou vão "esquecer"????

Obrigado

Resposta

Agradecemos a contribuição.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

De forma a priorizar a segurança da população, serão realizadas, em primeiro lugar, as duplicações nos trechos urbanos. Os trechos rurais serão executados na sequência.

Dessa forma, os trechos urbanos compreendidos pelos municípios de Santa Cruz e Venâncio Aires serão executados no Ano 3. Já os trechos rurais compreendidos pelos mesmos municípios serão executados no Ano 7.

Quanto ao acostamento, o minuta do contrato de concessão prevê a construção de acostamento ao longo do trecho concedido da rodovia. No estudo de engenharia apresentado, segundo o item 2.6.2.2.2.1, que descreve as obras a serem executadas, prevê que "*nos locais onde não há acostamento, estes serão implantados. Onde o acostamento estiver com largura inferior a 2,00m, estes serão alargados, de forma a atender à Classe 1-A*".

Contribuição nº 80

Bom Dia!

Sou de Santa Maria, RS trabalho na Prefeitura Municipal, como Fiscal de Trânsito, pois bem vamos as Sugestões:

1) Entendo que o DAER deva ser extinto, pois como vemos suas atribuições resumem-se em dar autorização e fiscalizar linhas do transporte de passageiros, porque não transferir os Fiscais para a PRE e os Servidores Administrativos para o DETRAN?

Justificativa: Acaba-se com uma estrutura arcaica, onerosa e sobra recurso para investir em outras demandas, oriundas da venda dos imóveis desse Órgão!

2) Quanto as Praças de Pedágio, sou favorável desde que seja com preços compatíveis aos praticados no Estado de SC;

Entendo que não precisa ser 5 postos, já que temos um em funcionamento, a colocação de mais 2 já cobre toda extensão de pouco mais de 200km, ou vamos ter a cada 40km parar para $$$?

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Outra alternativa que vejo seria a cobrança em um único sentido em praças alternadas, uma cobra na ida outra cobra na volta!

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A primeira sugestão, referente à extinção do DAER, não possui pertinência temática com o objeto da consulta pública, isto é, a concessão da RSC-287.

Em relação à segunda contribuição, tem-se que a concessão da RSC-287, em função do art. 6º da Lei nº 8.987/1995, necessariamente pressupõe a prestação de um serviço adequado, sendo que, segundo o parágrafo primeiro do referido artigo, a modicidade tarifária é uma das características deste tipo de serviço. Ambas as premissas foram observadas nos estudos de viabilidade do projeto.

Quanto ao estabelecimento de paridade com as tarifas praticadas no Estado de Santa Catarina, é importante ponderar que o valor referencial das tarifas é calculado conforme o volume dos investimentos projetados para cada concessão, não sendo possível a adoção arbitrária das tarifas praticadas no Estado de Santa Catarina. Relembre-se, a título exemplificativo, que a rodovia BR-101 foi objeto de duplicação pelo Governo Federal antes do processo de concessão, sendo que as obras foram realizadas com recursos do orçamento federal.

Portanto, o custo da tarifa de pedágio está relacionado diretamente com investimentos previstos na concessão. O projeto da RSC-287 prevê a duplicação integral do trecho concedido, a readequação das travessias urbanas, a construção de vias marginais, bem como a manutenção do sistema rodoviário durante 30 anos.

Contribuição nº 81

Esqueci me de alerta-los, no e-mail anterior o caus que será transformada a BR-290, pois assim como eu milhares de Santamariense preferirão deslocar para a Capital ou Litoral Norte, SC e Centro do Pais pela BR-290 onde o custo da viagem será bem menor, resultando alto índice de acidentalidade e elevado custo para o Governo e a População Gaúcha, PENSEMOS NISSO! Não só nos $$$$

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Contribuição nº 83

Gostaria de me manifestar enquanto usuaria da rs 287 Trecho Santa Cruz do Sul - Venancio Aires. Moro em Santa Cruz e trabalho em Venancio Aires. Faco o trajeto todo dia com custo de 14,00 de pedagio para percorrer 60 km ida e volta. Entendo que seria adequado pensar no pagamento so em um sentido no deslocamento a trabalho entre municipios limitrofes. Nem sempre temos a opcao de se deslocar com transporte coletivo, sobretudo em funcao de filhos na escola e nao adequacao de horarios. O custo do transporte em funcao do combustivel ja e bastante elevado e torna-se ainda mais oneroso com pedagio ida e volta. Logo, vejo que continuariamos contribuindo a um preco mais justo.

Resposta

Segundo a cláusula 16.1.1 da minuta do contrato de concessão, assim como pelo que se encontra no Apêndice F do Programa de Exploração da Rodovia (PER) – i.e. o Anexo 2 da minuta do contrato, a concessão da rodovia foi estruturada com a instalação de cinco praças de pedágio, de forma a minimizar efeitos de subsídio cruzado. Num plano hipotético, a cobrança deveria se dar de forma diretamente proporcional ao uso de cada quilômetro da rodovia, o que não se mostra possível por razões de ordem prática e operacional.

Portanto, a boa prática nacional em concessões rodoviárias vem demonstrando que a implantação de praças a cada aproximadamente 50km permite uma maior justiça tarifária, fazendo com que os usuários pagantes não sejam penalizados pelo custeio de trechos maiores do que os efetivamente utilizados.

Veja-se, exemplificativamente, o projeto de concessão da BR-101-SC, que conta com 220km de extensão e 4 praças de pedágio (https://www.ppi.gov.br/rodovia-br-101-sc).

Neste sentido, os estudos técnicos buscaram maximizar os ganhos em segurança e serviços aos usuários da rodovia, de acordo com os estudos de demanda bem como estudos de

viabilidade realizados nos trechos definidos para concessão. Ainda assim, foi mantida a mesma distância em km entre as novas praças de pedágios e as praças já existentes operadas pela Empresa Gaúcha de Rodovias – EGR.

Por fim, o Decreto 53.490, mais especificamente no art. 28, prevê o incentivo a cobrança eletrônica da tarifa de pedágio, bem como no item 16.2.1 da cláusula 16 da minuta de contrato de concessão, em que a concessionária deverá organizar a cobrança da tarifa de pedágio nos termos do sistema de arrecadação de pedágio previsto no PER, implementando-o com a maior eficiência gerencial possível, de modo a provocar o mínimo de desconforto e perda de tempo para os usuários do sistema rodoviário.

Contribuição nº 85

Recolhimento de lixo, corte de grama na totalidade da faixa de domínio, tratamento das rachaduras ao invés de tapar buracos, balança, DAER na beira da estrada, laboratório de asfalto e garantia de DURABILIDADE do pavimento.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Os serviços recomendados já se encontram previstos no anexo 2 do referido documento, isto é, nos itens 3.3.1, 3.3.6 e 3.4.8 do Programa de Exploração da Rodovia (PER).

Contribuição nº 86

ANTES dos trabalhos certificar de que não haverá geração de poeira nas comunidades de onde pretendem 'buscar' material (pedras, brita, cascalho e derivados).

Resposta

Agradecemos a contribuição.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Os estudos técnicos preveem os cuidados e diretrizes que a concessionária deverá ter tanto durante na fase de obras, como durante a operação da rodovia (item 2.2.5.2. Tomo II – Volume 2 – Estudos Ambientais).

Contribuição nº 87

Evitar a contratação e subcontratação de empresas que não respeitam as leis de trânsito e as licenças ambientais. O Estado não deve conceder bens para quem não tem responsabilidade com as cargas que transportam e deixam de minimizar os efeitos da poluição atmosférica que geram.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A contribuição apresentada encontra respaldo no item 8.2.10 do edital, segundo o qual não poderão participar da licitação aqueles "que tenham sido condenados, por sentença transitada em julgado, à pena de interdição de direitos devido à prática de crimes ambientais, conforme disciplinado no art. 10 da Lei nº 9.605/98"

A exigência quanto a restrição de participantes em virtude de não observância às leis de trânsito não é pertinente, pois a gestão de rodovias não se confunde com o frete rodoviário, o que torna a previsão restritiva à concorrência, em violação à Lei Federal nº 8.666/1993.

Contribuição nº 88

Evitar o uso de caminhões velhos socando folhas de eucalipto e folhas de jornal nas carrocerias para estancar o pó de brita que cai nas vias (mesmo que nas vias de acesso à concedida).

Resposta

Agradecemos a contribuição.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 89

Sugiro que uma das audiências presenciais seja realizada aqui em Pte Andréas. Pessoal poderá ver o abaixo assinado de 2007, atendido parcialmente, bem como a situação do pavimento atual. Trechos detonados por excesso de peso, sem marcação e brita de todos os tamanhos espalhadas. Também poderá ouvir as pessoas que tem as casas invadidas pela poeira diariamente. ANTES de começar novos trabalhos há que resolver estas pendências com a comunidade local.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Foi realizada audiência pública no Município de Santa Maria no dia 06/05/19, além de se facultar a apresentação de contribuições via correio eletrônico, assegurando a ampla possibilidade de participação de todos os interessados.

Contribuição nº 90

Quem irá fiscalizar o excesso de peso? Vera Cruz teve pavimentos detonados no passado recente. Arrebentaram tudo e a conta quem pagou foi a população. O lucro fica sempre no bolso dos mesmos.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A fiscalização ficará a cargo das autoridades do Estado do Rio Grande do Sul.

A minuta do contrato de concessão, menciona, no item 3.4 de seu anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER), que o rol de serviços operacionais assumidos pela futura concessionária engloba a implantação e operacionalização do sistema de pesagem. Adiciona-se que, no referido sistema, segundo o item 3.4.8 do PER, a futura concessionária fornecerá todos os recursos necessários para a operação dos postos de pesagem fixos e também para a implementação de um sistema de autuação remota por parte do DAER/RS.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 94

Boa noite, gostaria de participar deste debate pois acredito que possamos ter uma rodovia em condições para que possamos trafegar com segurança e com rodovias com qualidade. Venho através desta fazer apenas umas sugestões, pois moro próximo às margens da RSC 287 e vejo que em. Dos pontos onde tráfego sempre persiste o problema de ondulação em partes da pista, portanto gostaria de sugerir que se faça um estudo de solo principalmente nos locais que sejam apontados como mais críticos, sugiro também que a qualidade do asfalto seja especificada e fiscalizada por algum órgão competente e por último que tenha fiscalização quanto ao peso dos veículos pesados que trafegam na rodovia, havendo punições de acordo pois vejo muitos acima do peso e quando estão errados preferem pagar a multa ao invés de se adequarem as normas da rodovia

Atenciosamente,

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Em relação à primeira contribuição, referente à realização de um estudo do solo para identificação de ondulações no pavimento, tem-se que este tipo de estudo será realizado pela concessionária na medida em que ela é responsável, segundo o item 6.1 da cláusula sexta da minuta do contrato, pela apresentação e atualização dos anteprojetos e projetos executivos referentes às obras que serão realizadas no âmbito da concessão.

Quanto à reparação das ondulações, deve-se acrescentar que o Anexo 2 da minuta do contrato de concessão – Programa de Exploração da Rodovia - PER, prevê em seu item 3.1.1, que os trabalhos iniciais da concessão incluirão as ações de correção das ondulações definidas de acordo com a Norma DNIT PRO 08/2003, que serão realizadas dentro de 12 meses a partir da assunção da RSC-287 pela concessionária.

A segunda sugestão apresentada, que trata da especificação e fiscalização da qualidade do asfalto, também se encontra contemplada pela minuta do contrato de concessão, que prevê no item 4.2.1 do PER, a elaboração de relatórios de monitoração de pavimento, que serão utilizados posteriormente para o cálculo dos indicadores de segurança mencionados no

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Anexo 7 da minuta do contrato de concessão. Ressalta-se que estes relatórios serão elaborados pela concessionária e enviados para a AGERGS e o Poder Concedente, que são os fiscais do contrato nos termos da cláusula 13 da minuta do contrato de concessão.

Por fim, a terceira proposta também está abarcada pela minuta do contrato de concessão, pois o PER menciona em seu item 3.4 que o rol de serviços operacionais assumidos pela futura concessionária engloba a implantação e operacionalização do sistema de pesagem. Adiciona-se que, no referido sistema, segundo o item 3.4.8 do PER, a futura concessionária fornecerá todos os recursos necessários para a operação dos postos de pesagem fixos e também para a implementação de um sistema de autuação remota por parte do DAER/RS.

Contribuição nº 96

Limpeza das valetas e sarjetas no trevo de acesso à Vera Cruz e adjacências. Sistema de drenagem construído pela antiga Ivaí foi obstruído com terra vermelha.

Resposta

A contribuição apresentada já encontra respaldo na minuta de contrato de concessão. Na segunda cláusula da minuta do contrato, o objeto da concessão é apresentado não só como a exploração da infraestrutura, mas também a sua conservação e manutenção.

Além disso, tem-se que, no item 3.1.4 do Anexo 2 da minuta do contrato de concessão, isto é, no Programa de Exploração da Rodovia –PER, são especificados os trabalhos iniciais a serem executados pela futura concessionária nos primeiros doze meses da concessão, que incluem, dentre outras coisas, a execução de todas as obras e serviços considerados emergenciais, de restauração, desobstrução e limpeza do sistema de drenagem da rodovia e as atividades de limpeza, desassoreamento e desobstrução de sarjetas, canaletas, e descidas d'água em toda a rodovia.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 97

Já é notória a construção de estabelecimentos privados na margem da mesma que possivelmente atuarão como fornecedores de insumos. Da mesma forma é necessária a presença de instituições fiscalizadoras, principalmente para atuar em feriados, sábados, domingos e nas madrugadas. O Estado precisa se fazer presente para fiscalizar a concessão de 30 anos de obras.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A concessão prevê, na sua cláusula 13, que a concessionária estará sujeita à fiscalização do Poder Concedente com relação ao cumprimento do contrato de concessão, e a fiscalização regulatória da AGERGS. Além disso, o item 13.2 da cláusula 13 estabelece que o Poder Concedente e a ARGEGS, no exercício de sua função fiscalizadora, terão acesso aos dados relativos à administração, à operação, à contabilidade, aos recursos técnicos, econômicos e financeiros da concessionária, podendo solicitar esclarecimentos ou modificações, caso entenda haver desconformidades com as obrigações previstas no contrato.

Contribuição nº 98

Se o Estado ainda não tem, pode ir agilizando a licitação dos medidores de poluição do ar. O aparelho é o AMOSTRADOR DE GRANDES VOLUMES. Isto pra depois não ouvirmos desculpas que não há estrutura. Instalem aqui em Andréas e verão o que é poluição.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 99

A fiscalização do transporte irregular de cargas pode ser feita nos mesmos moldes que fizeram dias atrás, numa feira. Pararam ônibus com pessoas predominantemente do interior. Parem estes veículos que transportam material à granel sem proteção. Multa neles. O Estado precisa deste dinheiro também.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A fiscalização de transporte de cargas ficará a cargo das autoridades do Estado do Rio Grande do Sul.

Contribuição nº 100

Ola

Enviei uma série de mails na intenção de colaborar com a movimentação CORRETA de materiais no entorno e na 287, por ocasião da pleiteada duplicação e concessão.

Temos uma experiência longa no combate à poluição do ar gerada pela movimentação de veículos de carga à granel.

O edital tem tudo tabelado (padrão CONAMA). A lei é ótima. Ficam as perguntas: quem vai fiscalizar isto? O pessoal será multado em caso de descumprimento? Quem vai multar? Tenho aqui as ‘desculpas’ da última década. Até na chuva vieram procurar pó!

Lembro novamente: certificar de que o início dos trabalhos se dará com a garantia de ausência de geração de poluentes.

Talvez o Exército ou a Força Nacional de Segurança poderão ser úteis.

Pessoal que anda errado precisa ser parado e multado. E a multa COBRADA.

Dinheiro das multas faz falta pro Estado.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Grato pela atenção.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A fiscalização de transporte de cargas e de sua regularidade ambiental ficará a cargo das autoridades competentes, não sendo obrigação da concessionária. Esta última será obrigada, contudo, a instalar e manter o sistema de monitoramento de tráfego nos termos do item 3.4.3 do Anexo 02 da minuta do contrato de concessão, isto é, o Programa de Exploração da Rodovia – PER.

Contribuição nº 101

Gostaria de pedir para cobrarem apenas um trajeto de quem se desloca a trabalho entre municípios limítrofes com pedágio. Ex: eu trabalho todos os dias em Venâncio Aires, mas moro em Santa Cruz do Sul. Então passo e pago todos os dias o pedágio. Não sou contra os pedágios, muito pelo contrario, sou a favor. Pois assim temos rodovias em condições para trafegar. Só que eu acho válida levar em consideração essa idéia.

Obrigado pela atenção.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A legislação não prevê a cobrança de pedágio unidirecional para a concessão.

Segundo a cláusula 16.1.1 da minuta do contrato de concessão, assim como pelo que se encontra no Apêndice F do Programa de Exploração da Rodovia (PER) – i.e. o Anexo 2 da minuta do contrato, a concessão da rodovia foi estruturada com a instalação de cinco praças de pedágio, de forma a minimizar efeitos de subsídio cruzado. Num plano hipotético, a cobrança deveria se dar de forma diretamente proporcional ao uso de cada quilômetro da rodovia, o que não se mostra possível por razões de ordem prática e operacional.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Portanto, tornar o pedágio unidirecional significa, portanto, fazer com que o usuário de uma direção custeie a tarifa do usuário da direção oposta, relembra que nem todos os trajetos são de “ida e volta”.

Por fim, o Decreto 53.490, mais especificamente no art. 28, prevê o incentivo a cobrança eletrônica da tarifa de pedágio, bem como no item 16.2.1 da cláusula 16 da minuta de contrato de concessão, em que a concessionária deverá organizar a cobrança da tarifa de pedágio nos termos do sistema de arrecadação de pedágio previsto no PER, implementando-o com a maior eficiência gerencial possível, de modo a provocar o mínimo de desconforto e perda de tempo para os usuários do sistema rodoviário.

Contribuição nº 106

Esse trecho não pode ficar de fora da duplicação.

1- esse trecho pertence a rodovia, e todos devem ser solidário. Se não fica a pergunta porque eu vou para pedágio para duplicar o perímetro urbano de Santa Cruz.

2- criar uma praça de pedágio com o sistema pré pago de um valor de r$ ....para quem utilizar o trecho

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Segundo as disposições iniciais presentes na cláusula 1ª da minuta do contrato de concessão, tem-se que, pela definição de sistema rodoviário apresentada, a concessão englobaria apenas trechos da RSC-287. Ainda, segundo o Apêndice A do Programa de Exploração da Rodovia (PER) – i.e. o Anexo 2 da minuta do contrato – a concessão da rodovia iniciaria na RSC-287, km 232,54, em seu entroncamento com a ERS-509. Os estudos técnicos buscaram maximizar os ganhos em segurança e serviços aos usuários da rodovia, de acordo com os estudos de demanda realizados nos trechos definidos para concessão, portanto a recomendação não será acatada.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 108

Boa noite

Sobre a duplicação da RSC 287, acredito que vai trazer muitos benefícios na questão de segurança e prevenção de acidentes, já que vai desafogar o trânsito pesado entre Porto Alegre e Santa Maria e sobre as praças de pedágio se justicam pelas melhorias e fluxo do trânsito.

Entretanto a uma questão que ninguém está falando, sobre os transtornos que a mesma vai causar na área de telecomunicações, já que os cabos que alimentam o grosso das comunicações entre Porto Alegre e Santa Maria e outras cidades que estão as margens da RSC 287, serão afetados diretamente, cortando comunicações de dados e voz "internet, bancos, tv a cabo, telefonia fixa e móvel e outras mais"

Os cabos aos quais me refiro são os cabos de fibra óptica da operadora Embratel e Oi que estão entre o acostamento e o limite da RSC 287.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A concessionária será responsável pela execução das obras, devendo estabelecer contato com as concessionárias cuja infraestrutura esteja instalada no leito da rodovia, para que estas possam ser executadas sem que ocorram interferências nos serviços.

Contribuição nº 120

Boa tarde,

Venho através deste e-mail expressar minha sugestão para que seja pensando em uma ciclovia no trecho que une vera cruz a santa cruz do sul pela rodovia rs287. Visto que as duas cidades são muito próximas uma da outra, além de possuir uma universidade a qual muitos alunos residem em Vera cruz e ser uma referência comercial. Assim fornecendo uma

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

alternativa para a população para deslocamento entre as cidades de maneira segura, além de ser uma opção na qual não polui o meio ambiente.

Desde já muito obrigado.

Atenciosamente,

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A inclusão de novos investimentos amplia os custos associados à implantação da concessão, comprometendo a sua viabilidade econômico-financeira. Por este motivo, não é possível atender à recomendação.

O uso de ciclovias, por outro lado, está afeto às determinações municipais em trechos urbanos, sendo tema estranho ao projeto de concessão rodoviária

Contribuição nº 127

considerando que o povo Gaúcho pode andar a cavalo, a pé, de biciceta ou algum outro meio de locomoção alternativo, e como o dinheiro da estrada, é público, creio que devam considerar estas vias alternativas também, além das pistas de rolagem para automóveis, caminhões e ônibus!

Fazer no mínimo um resgate histórico do Gaúcho, que com suas trilhas pelo interior do estado e do Brasil, promoveu a nossa colonização!

Portanto sugiro a criação de acostamentos decentes para todos os meios de transporte terrestes, ou a construção de ruas laterais onde há algum adensamento populacional as margens da rodovia.

Obrigado.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

A minuta do contrato de concessão prevê a construção de acostamento ao longo do trecho concedido da rodovia. No estudo de engenharia apresentado, segundo o item 2.6.2.2.2.1, que descreve as obras a serem executadas, prevê que "*nos locais onde não há acostamento, estes serão implantados. Onde o acostamento estiver com largura inferior a 2,00m, estes serão alargados, de forma a atender à Classe 1-A*".

O Anexo 2, citado anteriormente, contempla as obras obrigatórias. Dentre elas, está prevista a implantação de vias marginais nas travessias urbanas.

Contribuição nº 129

Bom dia

Como ciclista e entusiasta da mobilidade ativa como ferramenta para melhoria da qualidade de vida nas cidades de Santa Maria e Santa Cruz do Sul, sugiro, por imposição da nossa realidade, que a duplicação da RST 387 contemple um acostamento apropriado para a circulação de bicicletas.

A situação atual do acostamento é muito insatisfatória, com buracos e pouca manutenção e largura inapropriada. Essa faixa é utilizada por ciclistas no dia a dia, repercutindo em um trânsito de carros menos engarrafado.

Entendo que a contemplação de uma faixa maior de acostamento é plenamente possível em uma concessão desse porte, e vislumbra meios de transporte cada vez mais em voga.

Atenciosamente

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A minuta do contrato de concessão prevê a construção de acostamento ao longo do trecho concedido da rodovia. No estudo de engenharia apresentado, segundo o item 2.6.2.2.2.1, que descreve as obras a serem executadas, prevê que "*nos locais onde não há acostamento, estes serão implantados. Onde o acostamento estiver com largura inferior a 2,00m, estes serão alargados, de forma a atender à Classe 1-A*".

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Sendo assim, considerando que a futura concessionária será responsável pelo reparo e conservação do acostamento da RSC-287 tem-se que a sugestão realizada já se encontra abarcada pela minuta do contrato de concessão.

Contribuição nº 130

Bom dia, acredito que essa seja a hora de pensar no futuro, em mobilidade, alternativas de locomoção, pratica de esportes e principalmente segurança. Que seja previsto estudos de ciclovia ao longo da RS 287.

Att

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A minuta do contrato de concessão prevê a construção de acostamento ao longo do trecho concedido da rodovia. No estudo de engenharia apresentado, segundo o item 2.6.2.2.2.1, que descreve as obras a serem executadas, prevê que "*nos locais onde não há acostamento, estes serão implantados. Onde o acostamento estiver com largura inferior a 2,00m, estes serão alargados, de forma a atender à Classe 1-A*".

O uso de ciclovias, por outro lado, está afeto às determinações municipais em trechos urbanos, sendo tema estranho ao projeto de concessão rodoviária

Contribuição nº 135

Prezados, boa tarde.

Conforme tela abaixo não consigo localizar o edital, peço que por favor me enviem.

Agradeço e aguardo.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Resposta

A minuta do edital, do contrato de concessão e os demais estudos e documentos referentes à concessão da RSC-287 se encontram no seguinte link: https://transportes.rs.gov.br/rsc-287

Contribuição nº 137

Tendo em vista que já pagamos impostos para manutenção de rodovias, creio ser mais do que justo que os valores pagos nestas terceirizações de trabalho que o governo faz sejam restituídos na integra a seus utilizadores (seja no âmbito estadual ou federal).

Sugestão: Valores pagos em pedágio ser restituído na declaração de imposto de renda, ou por outro meio sendo do âmbito estadual.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A contribuição apresentada, por tratar de aspectos tributários, não pode ser regulada pelo contrato de concessão e, consequentemente, não possui pertinência ao objeto da consulta pública.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 139

Prezados!

Veio por meio desta consulta pública, solicitar a Inclusão na licitação de CICLOFAIXA na duplicação da RSC-287. Tendo em vista, o aumento considerável de ciclista nesta via.Necessitamos urgente desta ciclofaixa, para a segurança de todos os ciclistas.

Atte,

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A minuta do contrato de concessão prevê a construção de acostamento ao longo do trecho concedido da rodovia. No estudo de engenharia apresentado, segundo o item 2.6.2.2.2.1, que descreve as obras a serem executadas, prevê que "*nos locais onde não há acostamento, estes serão implantados. Onde o acostamento estiver com largura inferior a 2,00m, estes serão alargados, de forma a atender à Classe 1-A*".

O uso de ciclovias, por outro lado, está afeto às determinações municipais em trechos urbanos, sendo tema estranho ao projeto de concessão rodoviária

Portanto, a contribuição não será acatada.

Contribuição nº 140

Inclusão da ciclofaixa na licitação da duplicação da 287.

Resposta

A minuta do contrato de concessão prevê a construção de acostamento ao longo do trecho concedido da rodovia. No estudo de engenharia apresentado, segundo o item 2.6.2.2.2.1,

que descreve as obras a serem executadas, prevê que "*nos locais onde não há acostamento, estes serão implantados. Onde o acostamento estiver com largura inferior a 2,00m, estes serão alargados, de forma a atender à Classe 1-A*".

O uso de ciclovias, por outro lado, está afeto às determinações municipais em trechos urbanos, sendo tema estranho ao projeto de concessão rodoviária

Portanto, a contribuição não será acatada.

Contribuição nº 141

Inclusão na licitação da ciclo faixa na duplicação RS-287

Resposta

A minuta do contrato de concessão prevê a construção de acostamento ao longo do trecho concedido da rodovia. No estudo de engenharia apresentado, segundo o item 2.6.2.2.2.1, que descreve as obras a serem executadas, prevê que "*nos locais onde não há acostamento, estes serão implantados. Onde o acostamento estiver com largura inferior a 2,00m, estes serão alargados, de forma a atender à Classe 1-A*".

O uso de ciclovias, por outro lado, está afeto às determinações municipais em trechos urbanos, sendo tema estranho ao projeto de concessão rodoviária

Portanto, a contribuição não será acatada.

Contribuição nº 142

Solicito a inclusão, na licitação da **RS 287,** de **manutenção do acostamento com a mesma periodicidade que a da rodovia**, **acostamento em todas as pontes e ciclofaixa demarcada ao logo de todo o acostamento**.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

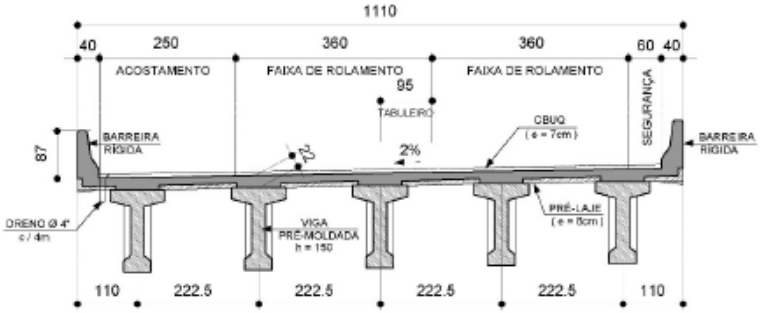
Resposta

Agradecemos as contribuições.

A primeira contribuição já se encontra abarcada pela minuta do contrato de concessão na medida em que o item 3.1.1 do Programa de Exploração da Rodovia - PER, prevê uma frequência mínima de intervenções para a realização de manutenção do pavimento, o que engloba tanto a via quando o acostamento.

Ressalta-se também que, segundo o item 3.1.1 do PER, as soluções técnicas para a manutenção deverão garantir vida de serviço superior a 5 anos a contar da conclusão das respectivas obras, e, no mínimo, até a próxima intervenção programada, de modo que o pavimento se mantenha em bom estado e com os critérios de aceitação relativos à deterioração de superfície plenamente atendidos. Nos estudos técnicos, item 2.6.2.2.3.2 Tomo IV – Volume 2 – Ampliações e Melhorias estão apresentadas as seções típicas previstas para as OAEs, onde está indicado o acostamento.

Figura 13 - Seção Transversal Típica em Obras de Duplicação.



No que diz respeito aos novos investimentos solicitados, tem-se que a sua inclusão da concessão altera profundamente os custos associados à execução do projeto, afetando a atratividade econômica do empreendimento.

O uso de ciclovias, por outro lado, está afeto às determinações municipais em trechos urbanos, sendo tema estranho ao projeto de concessão rodoviária

Por este motivo, as contribuições não serão acatadas.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 143

Solicito a inclusão, na licitação da **RS 287,** de **manutenção do acostamento com a mesma periodicidade que a da rodovia**, **acostamento em todas as pontes e ciclofaixa demarcada ao logo de todo o acostamento**.

Resposta

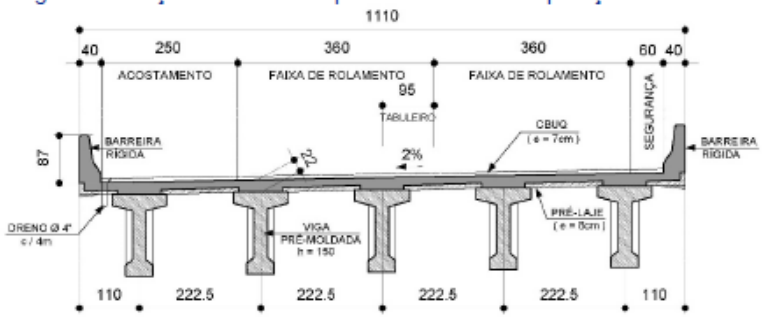
Agradecemos as contribuições.

A primeira contribuição já se encontra abarcada pela minuta do contrato de concessão na medida em que o item 3.1.1 do Programa de Exploração da Rodovia - PER, prevê uma frequência mínima de intervenções para a realização de manutenção do pavimento, o que engloba tanto a via quando o acostamento.

Ressalta-se também que, segundo o item 3.1.1 do PER, as soluções técnicas para a manutenção deverão garantir vida de serviço superior a 5 anos a contar da conclusão das respectivas obras, e, no mínimo, até a próxima intervenção programada, de modo que o pavimento se mantenha em bom estado e com os critérios de aceitação relativos à deterioração de superfície plenamente atendidos.

Nos estudos técnicos, item 2.6.2.2.3.2 Tomo IV – Volume 2 – Ampliações e Melhorias estão apresentadas as seções típicas previstas para as OAEs, onde está indicado o acostamento.

Figura 13 - Seção Transversal Típica em Obras de Duplicação.



No que diz respeito aos novos investimentos solicitados, tem-se que a sua inclusão da concessão altera profundamente os custos associados à execução do projeto, afetando a atratividade econômica do empreendimento.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

O uso de ciclovias, por outro lado, está afeto às determinações municipais em trechos urbanos, sendo tema estranho ao projeto de concessão rodoviária

Por este motivo, as recomendações não serão acatadas.

Contribuição nº 144

Solicito a inclusão, na licitação da RS 287, de manutenção do acostamento com a mesma periodicidade da rodovia, acostamento em todas as pontes e ciclofaixa demarcada ao longo de todos os acostamentos.

Resposta

Agradecemos as contribuições.

A primeira contribuição já se encontra abarcada pela minuta do contrato de concessão na medida em que o item 3.1.1 do Programa de Exploração da Rodovia - PER, prevê uma frequência mínima de intervenções para a realização de manutenção do pavimento, o que engloba tanto a via quando o acostamento.

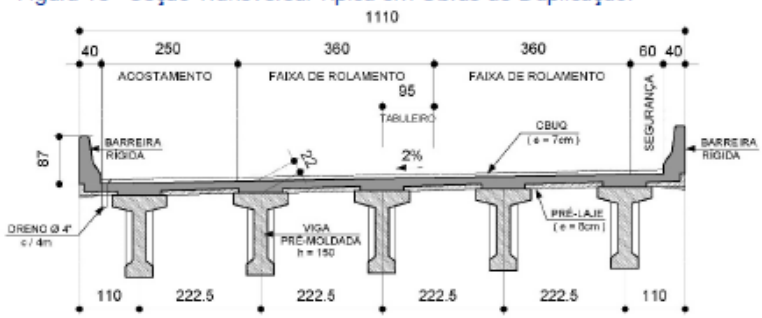
Ressalta-se também que, segundo o item 3.1.1 do PER, as soluções técnicas para a manutenção deverão garantir vida de serviço superior a 5 anos a contar da conclusão das respectivas obras, e, no mínimo, até a próxima intervenção programada, de modo que o pavimento se mantenha em bom estado e com os critérios de aceitação relativos à deterioração de superfície plenamente atendidos.

Nos estudos técnicos, item 2.6.2.2.3.2 Tomo IV – Volume 2 – Ampliações e Melhorias estão apresentadas as seções típicas previstas para as OAEs, onde está indicado o acostamento.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Figura 13 - Seção Transversal Típica em Obras de Duplicação.



No que diz respeito aos novos investimentos solicitados, tem-se que a sua inclusão da concessão altera profundamente os custos associados à execução do projeto, afetando a atratividade econômica do empreendimento.

O uso de ciclovias, por outro lado, está afeto às determinações municipais em trechos urbanos, sendo tema estranho ao projeto de concessão rodoviária

Por este motivo, as recomendações não serão acatadas.

Contribuição nº 146

Em nome de todos os ciclistas que utilizam a RS 287, solicito a inclusão, na licitação da RS 287, de manutenção do acostamento com a mesma periodicidade da rodovia juntamente com acostamento em todas as pontes. Deste modo teríamos mais segurança ao se deslocar pela rodovia. Hoje, a situação dos acostamentos, quando existe, é precária!

Obrigado!

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A contribuição já se encontra abarcada pela minuta do contrato de concessão na medida em que o item 3.1.1 do Programa de Exploração da Rodovia - PER, isto é, o anexo 2 da minuta do contrato de concessão, prevê uma frequência mínima de intervenções para a realização de manutenção do pavimento, o que engloba tanto a via quando o acostamento.

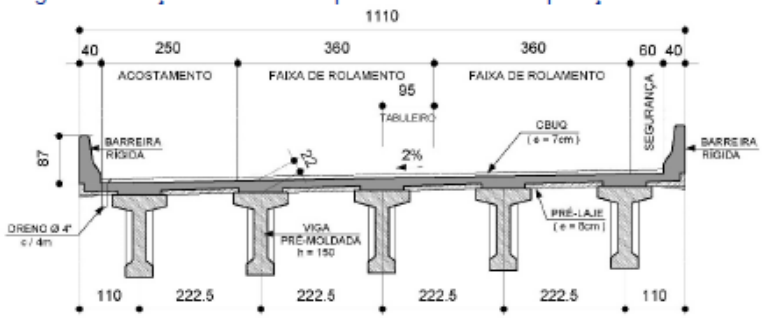
GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Ressalta-se também que, segundo o item 3.1.1 do PER, as soluções técnicas para a manutenção deverão garantir vida de serviço superior a 5 anos a contar da conclusão das respectivas obras, e, no mínimo, até a próxima intervenção programada, de modo que o pavimento se mantenha em bom estado e com os critérios de aceitação relativos à deterioração de superfície plenamente atendidos.

Nos estudos técnicos, item 2.6.2.2.3.2 Tomo IV – Volume 2 – Ampliações e Melhorias estão apresentadas as seções típicas previstas para as OAEs, onde está indicado o acostamento.

Figura 13 - Seção Transversal Típica em Obras de Duplicação.



O uso de ciclovias, por outro lado, está afeto às determinações municipais em trechos urbanos, sendo tema estranho ao projeto de concessão rodoviária

Contribuição nº 147

Olá, solicito a inclusão, na licitação da RS 287, de manutenção do acostamento com a mesma periodicidade da rodovia, acostamento em todas as pontes e ciclofaixa demarcada ao longo de todos os acostamentos.

Obrigada,

Resposta

Agradecemos a contribuição.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

A primeira contribuição já se encontra abarcada pela minuta do contrato de concessão na medida em que o item 3.1.1 do Programa de Exploração da Rodovia - PER, isto é, o anexo 2 da minuta do contrato de concessão, prevê uma frequência mínima de interveções para a realização de manutenção do pavimento, o que engloba tanto a via quando o acostamento.

Ressalta-se também que, segundo o item 3.1.1 do PER, as soluções técnicas para a manutenção deverão garantir vida de serviço superior a 5 anos a contar da conclusão das respectivas obras, e, no mínimo, até a próxima intervenção programada, de modo que o pavimento se mantenha em bom estado e com os critérios de aceitação relativos à deterioração de superfície plenamente atendidos.

O uso de ciclovias, por outro lado, está afeto às determinações municipais em trechos urbanos, sendo tema estranho ao projeto de concessão rodoviária

Por este motivo, as recomendações não serão acatadas.

Contribuição nº 148

Olá, solicito a inclusão, na licitação da RS 287, de manutenção do acostamento com a mesma periodicidade da rodovia, acostamento em todas as pontes e ciclofaixa demarcada ao longo de todos os acostamentos.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A primeira contribuição já se encontra abarcada pela minuta do contrato de concessão na medida em que o item 3.1.1 do Programa de Exploração da Rodovia - PER, isto é, o anexo 2 da minuta do contrato de concessão, prevê uma frequência mínima de interveções para a realização de manutenção do pavimento, o que engloba tanto a via quando o acostamento.

Ressalta-se também que, segundo o item 3.1.1 do PER, as soluções técnicas para a manutenção deverão garantir vida de serviço superior a 5 anos a contar da conclusão das respectivas obras, e, no mínimo, até a próxima intervenção programada, de modo que o

pavimento se mantenha em bom estado e com os critérios de aceitação relativos à deterioração de superfície plenamente atendidos.

O uso de ciclovias, por outro lado, está afeto às determinações municipais em trechos urbanos, sendo tema estranho ao projeto de concessão rodoviária

Por este motivo, a recomendação não será acatada.

Contribuição nº 155

Bom dia,

Precisamos com uma EXTREMA URGÊNCIA resolver o problema da travessia da RSC-287 perímetro urbano de Montenegro.

É inaceitável que tenhamos prejuízos diários com acidentes que ocorrem todos os dias neste período.

Por diversas vezes nos foi prometido, sinaleiras, rótulas, porém nada disso é feito, a cada dia mais e mais acidentes.

Estamos arriscando a vida todos os dias, sou moradora do bairro Santo Antonio e tenho que utilizar a travessia pelo menos 04 vezes por dia obrigatoriamente no período de mais fluxo.

Clamo por melhoria assim como toda a população de nossa cidade

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O trecho da RS-287 mencionado não faz parte do objeto do presente projeto, motivo pelo qual não pode ser objeto de apreciação.

.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 157

Bom dia,

Meu nome é EVELYN SABINE REINICKE e falo em nome da comunidade de LINHA BORGES DE MEDEIROS e arredores/ VERA CRUZ-RS, que são atingidas diretamente com as enchentes do Rio Pardinho e Arroio Andréas.

Somos A FAVOR da duplicação da 287, PORÉM é necessário INCLUIR AO PROJETO MAIS ABERTURAS PARA A PASSAGEM DA ÁGUA EMBAIXO DO ASFALTO. Segue abaixo, e em anexo, uma imagem explicativa do trecho hoje e quais mudanças são necessárias para corrigir o problema atual.

RESUMIDAMENTE, além das Pontes sobre o RIO PARDINHO e de sua VÁRZEA, é IMPRESCINDÍVEL:

1) Fazer uma **PONTE SOBRE O ARROIO ANDRÉAS** (e não galerias como é hoje, pois sempre árvores e galhos ficam trancados e prejudicam gravemente a passagem da água).

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

2) **Um local** (conforme indicado na imagem) **com, NO MÍNIMO, 4 BUEIROS** (ou uma ponte seca) para ajudar na vazão da água. Pois ali é a parte onde haveria o melhor escoamento dela.

Reforço que tais medidas são fundamentadas em dados reais, uma vez que antes da construção da 287, o nível de água não alcançava diversas áreas que atinge facilmente hoje, até mesmo com um volume de chuvas não tão expressivo. Desta forma, hoje há um problema originário da construção da rodovia no passado e que PODE E DEVE SER SOLUCIONADO COM A IMPLANTAÇÃO DESTAS MEDIDAS QUANDO DA DUPLICAÇÃO DA 287.

Colocamo-nos à disposição (combinar pelo 51 9 9959-4052 ou 51 9 9878-0189) para ajudar a discutir a melhor solução para o problema existente, aproveitando o Projeto de duplicação da 287 que estão diretamente relacionados.

Desde já agradecemos a atenção.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

As preocupações apresentadas na sugestão são abarcadas na minuta do contrato de concessão na medida em que o Programa de Exploração da Rodovia - PER, isto é, o anexo 2 da minuta do contrato, impõe à futura concessionária obrigações referentes à manutenção e recuperação do sistema de drenagem.

No item 3.1.4 do PER, tem-se que a concessionária realizará, nos 12 primeiros meses após a assunção da concessão, a implantação de dispositivos de drenagem que escoam eventuais empoçamentos sobre as faixas de rolamento com vistas a prevenir situações de aquaplanagem, além de realizar serviços de drenagem superficial (meios-fios, sarjetas de corte, sarjetas no canteiro central, valetas de proteção de corte, valetas de proteção de aterro, canaletas, saídas d'água, descidas d'água de corte e aterro, caixas coletoras, bocas-de-lobo entre outros) e serviços de drenagem profunda e do pavimento (drenos profundos, sub-horizontais entre outros) e OACs (bueiros de greide e de talvegue).

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Por fim, cabe destacar, segundo o item 3.1.4 do PER, que a futura concessionária implantará ou complementará os sistemas de drenagem, a partir da construção dos elementos necessários, conforme a monitoração venha a detectar a necessidade, obedecendo às especificações de serviços de drenagem do DAER.

Contribuição nº 159

Senhores. bom dia!

Venho através da presente manifestar minha preocupação com o estado desta rodovia. Entendo que melhorias só irão acontecer a médio prazo mas de qualquer forma aportes não tem sido feitos sequer para uma manutenção razoável da mesma e que a concessão é a única forma, neste momento, de conseguirmos viabilizar essa situação.

Espero que a consciência de que boas estradas também salvam vidas esteja presente nesse momento tão significativo para a nossa região e que a audiência se paute pelas reais demandas e não tão somente por intenções político-eleitoreiras.

Atenciosamente,

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Contribuição nº 161

Boa tarde!

Solicito informações quanto ao cadastramento de deputados para a participação na Audiência Pública que será realizada na próxima segunda-feira, em Santa Maria.

Atenciosamente,

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Resposta

O cadastramento foi realizado presencialmente, durante a audiência pública realizada em 06/05/2019.

Contribuição nº 167

Na oportunidade em que cumprimentamos, gostaríamos de informar que a Associação Brasileira dos Usuários de Ruas, Estradas e Rodovias – ABUR, é a entidade de representação de dos usuários das ruas, estradas e rodovias, e diante disso, está encaminhando as seguintes sugestões ao Governo do Estado do Rio Grande do Sul, para que sejam incorporados no processo de concessão da RSC 287.

Proposições:

- Destinar no mínimo 1% da arrecadação dos pedágios, para um fundo de educação para o trânsito, destinados a apoiar projetos de Prefeituras, Escolas, Faculdades, Universidades e Entidades Sem Fins Lucrativos, que atuem nesta área, visando reduzir os acidentes e mortes no trânsito;

- Assegurar aos usuários da RSC 287, o direito a fiscalização da execução do contrato de concessão da rodovia, a partir da criação de um comitê, comissão ou conselho de fiscalização do contrato de concessão. Assim solicitamos a criação institucional deste mecanismo de controle social, com participação de entidades da sociedade civil, prefeituras, câmaras de vereadores, Governo do Estado e principalmente, com a representação legitima dos usuários da rodovia, atarvés da ABUR - Associação Brasileira dos Usuários de Ruas, Estradas e Rodovias;

"Criar uma comissão/conselho ou órgão assemelhado, para acompanhar e fiscalizar a execução de todas as etapas estabelecidas na concessão da RSC 287, assegurando aos usuários da RSC 287, o direito a fiscalização da execução do contrato de concessão da rodovia, garantindo o controle social, com participação de entidades da sociedade civil, prefeituras, câmaras de vereadores, Governo do Estado e principalmente com a representação legítima dos usuários da rodovia, através da ABUR – Associação Brasileira dos Usuários de Ruas, Estradas e Rodovias"

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

- Inclusão do trecho da Faixa Nova de Camobi, nas obras de duplicação a serem realizadas pela Concessionária;

- Inclusão de uma ciclovia na faixa nova de Camobi, juntamente com as obras de duplicação da via;

- Instalação de rede de iluminação ao longo da RSC 287;

- Instalação de vídeo monitoramento ao longo do trecho concedido da RSC 287;

- Sistema de socorro médico e mecânico em todo o trecho da RSC 287;

- Realização de ao menos, mais duas audiências Pública do Governo do Estado, sobre a concessão da RSC 287, onde sugerimos a cidade de Santa Cruz do Sul e Taquari, para a realização das mesmas;

- Redução do número de praças de pedágios, que hoje se apresenta em um número de cinco;

- Isenção da tarifa pedágio, para os moradores dos municipios, onde serão implantadas as praças de cobrança de pedágio;

-Isenção da tarifa de pedágio para os cidadãos, que necessitarem passar por uma ou mais praças de pedágios, por mais de três vezes por semana pela praça de pedágio, para deslocamentos a trabalho ou estudos;

- Afirmar que o preço adequado as condições dos usuários das rodovias, devidos aos diversos encargos e impostos que ele já paga, para a tarifa de pedágio seria entre R$ 3,00 e R$ 4,00.

Certos de podermos contar com o Governo do Estado do Rio Grande do Sul, em resolver os temas acima elencadas, necessidades do usuários da RSC 287, desde já nos colocamos a disposição para contribuir com todas as ações de interesse da sociedade.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

A Minuta de Contrato estabelece em sua cláusula 13.13 a obrigatoriedade de a concessionária destinar ao Poder Concedente verba anual a ser destinada ao custeio de programas relacionados à prevenção de acidentes, educação no trânsito e comunicação. Estes recursos poderão ser destinados à composição de um fundo pelo Poder Concedente, conforme autorizado no item "i" da subcláusula 13.13.1.2 da Minuta de Contrato.

No que diz respeito à participação dos usuários no controle e fiscalização da concessão, esta exigência é igualmente contemplada pelo projeto ora discutido. O art. 82 do Decreto Estadual nº 53.490/2017 estabelece a obrigatoriedade de um Conselho de Usuários, que atuará junto à AGERGS e participará na Comissão de Acompanhamento e Fiscalização da concessão.

Quanto à terceira contribuição, tem-se que, o Apêndice A do Programa de Exploração da Rodovia (PER) – i.e. o Anexo 2 da minuta do contrato – a concessão da rodovia iniciaria na RSC-287, km 232,54, em seu entroncamento com a ERS-509. Os estudos técnicos buscaram maximizar os ganhos em segurança e serviços aos usuários da rodovia, de acordo com os estudos de demanda realizados nos trechos definidos para concessão, portanto a recomendação não será acatada.

Em relação à quarta e à quinta sugestão, que propõe a instalação de rede de iluminação e videomonitoramento ao longo da RSC-287, tem-se que elas já estão previstas na minuta do contrato de concessão. O Programa de Exploração da Rodovia (PER), em seus itens 3.1.8 e 3.4.3, determina, respectivamente, que a futura concessionária implantará sistemas de iluminação em trechos específicos da rodovia e instalará pelo menos uma câmera a cada 2 km de via.

A sexta proposta já se encontra abarcada pela minuta do contrato de concessão, visto que ela determina, no item 3.4.4 do Programa de Exploração da Rodovia (PER), que a futura concessionária implantará um sistema de atendimento aos usuários (SAU) compreendendo o serviço de atendimento médico de emergência, atendimento mecânico e atendimento a demais incidentes. Além disso, tem-se que o SAU deverá contar com equipes locadas em Bases Operacionais (BSOs), implantadas pela futura concessionária ao longo da Rodovia, sendo que deverão ser implantadas, no mínimo, 2 bases para o serviço operacional.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Quanto à sugestão de se realizar mais duas audiências públicas, tem-se que, considerando a audiência pública já realizada em Santa Maria e a possibilidade de contribuição por meio eletrônico nesta consulta pública, foi assegurada ampla participação social no processo de discussão da concessão.

A oitava proposta não pode ser acatada, visto que o número de praças de pedágio foi definido a partir dos estudos técnicos realizados nos trechos definidos para a concessão, considerando a necessidade de custear os investimentos, a proporcionalidade de cada trecho e a demanda estimada.

O item 16.1.1 da cláusula 16 da minuta do contrato de concessão e o apêndice F do Programa de Exploração da Rodovia (PER) estabelecem que o trecho concedido da RSC-287 possuirá cinco praças de pedágio. Sendo assim tem-se que a realização de qualquer alteração do número de praças de pedágio pode impactar os cálculos de demanda que fundamentaram a concessão, fazendo com que as projeções de investimentos tenham que ser revisadas caso a alteração seja feita. Por estes motivos, a recomendação não será acatada.

No que diz respeito à nona e à décima proposta, referente à isenção de tarifas, tem-se que, segundo o item 16.2.4 da cláusula 16 da minuta do contrato de concessão, os únicos veículos isentos do pagamento da tarifa de pedágio seriam aqueles que estejam a serviço da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal, seus respectivos órgãos, departamentos, autarquias ou fundações públicas, bem como os veículos de Corpo Diplomático.

Todavia, deve-se ressaltar que a futura concessionária está permitida, segundo o item 16.2.5 da cláusula, a cobrar tarifas reduzidas por sua conta e risco, principalmente nos casos de reduções sazonais em dias e horas de baixa demanda. Sendo assim, tem-se que, a depender da futura concessionária, a tarifa poderá ser excepcionalmente modulada de forma a beneficiar a comunidade local.

Por fim, tem-se que a última contribuição apresentada, referente à tarifa cobrada que foi calculada com base na previsão de investimentos, considerando a viabilidade da concessão e os estudos técnicos realizados, com o objetivo de obter maior qualidade no serviço

prestado no âmbito desta Rodovia aos seus usuários, portanto tal sugestão não será acatada.

Contribuição nº 172

Item

PER

Contribuição

Fornecer a localização da faixa de domínio

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A localização das faixas de domínio se encontra no Tomo I – Volume 2 – Cadastro Geral da Rodovia, do Estudo Viabilidade Técnica segundo o Anexo 1 da minuta do contrato de concessão.

Ademais, cumpre informar, conforme destacado no documento mencionado, que a largura das faixas de domínio foi considerada como sendo de 70,00 m.

Contribuição nº 192

Sugestões de melhorias no plano de concessão da RSC-287:

- Implantação de um viaduto sobre rotatória na interseção da RSC-287 com a ERS-149 (p/ São João do Polêsine) [ST 11, km 213].

- Implantação de um viaduto na travessia urbana de Paraíso de Sul, em frente à rodoviária [ST 10, km 179+500]. A interseção projetada é extremamente perigosa, pois obriga o veículo a atravessar 4 faixas de tráfego para realizar o retorno.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

- Ao invés de duplicar todos os trechos urbanos nos primeiros 5 anos, o ideal seria duplicar inicialmente os trechos (urbanos e rurais) entre Santa Cruz do Sul e Venâncio Aires e o trecho entre Santa Maria e a ERS-149 (km 213). Estes trechos apresentam fluxo intenso de veículos. Segundo o estudo apresentado, o trecho entre Santa Maria e a ERS-149 é o que apresentou maior índice de acidentes nos últimos anos.

- Dimensionar a rodovia para um limite de velocidade de 110 km/h nos subtrechos rurais planos. E realizar estudos para aumentar o limite de velocidade para 100 km/h nos trechos em pista simples.

- Diminuir o número de interseções em nível. Isto permitiria uma maior velocidade média de deslocamento e os riscos de acidentes diminuiriam.

- Oferecer desconto na tarifa para usuários de tags de cobrança automática que utilizem a rodovia frequentemente.

- Analisar a viabilidade de incluir o trecho urbano da RSC-287 de Santa Maria, da interseção com a ERS-509 até a interseção com a BR-158. Este trecho liga o maior bairro de Santa Maria (Camobi) ao Centro de cidade e apresenta congestionamentos todos os dias.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Os investimentos obrigatórios foram definidos em função da viabilidade do estudo econômico-financeiro, face à demanda do tráfego, o custo das obras, operação e conservação e manutenção da rodovia. O incremento de obras iria acarretar no aumento da tarifa de pedágio e dessa forma, as sugestões não serão acatadas.

Em relação à última contribuição, tem-se que segundo o Apêndice A do Programa de Exploração da Rodovia (PER) – i.e. o Anexo 2 da minuta do contrato – a concessão da rodovia iniciaria na RSC-287, km 232,54, em seu entroncamento com a ERS-509. Os estudos técnicos buscaram maximizar os ganhos em segurança e serviços aos usuários da rodovia, de acordo com os estudos de demanda realizados nos trechos definidos para concessão, portanto a recomendação não será acatada.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 250

Bom dia

Gostaria de saber o porquê de 04 (Quatro) pedário de Santa Maria a Porto Alegre, uma vez que tem aproximadamente 290 Km.

Sei que existe uma lei que a distância de um pedágio ao outro são de 100 (Cem) km.

No Aguardo de um retorno

Saudações

Resposta

Segundo a cláusula 16.1.1 da minuta do contrato de concessão, assim como pelo que se encontra no Apêndice F do Programa de Exploração da Rodovia (PER) – i.e. o Anexo 2 da minuta do contrato, a concessão da rodovia foi estruturada com a instalação de cinco praças de pedágio, de forma a minimizar efeitos de subsídio cruzado. Num plano hipotético, a cobrança deveria se dar de forma diretamente proporcional ao uso de cada quilômetro da rodovia, o que não se mostra possível por razões de ordem prática e operacional.

Portanto, a boa prática nacional em concessões rodoviárias vem demonstrando que a implantação de praças a cada aproximadamente 50km permite uma maior justiça tarifária, fazendo com que os usuários pagantes não sejam penalizados pelo custeio de trechos maiores do que os efetivamente utilizados.

Veja-se, exemplificativamente, o projeto de concessão da BR-101-SC, que conta com 220km de extensão e 4 praças de pedágio (https://www.ppi.gov.br/rodovia-br-101-sc).

Neste sentido, os estudos técnicos buscaram maximizar os ganhos em segurança e serviços aos usuários da rodovia, de acordo com os estudos de demanda bem como estudos de viabilidade realizados nos trechos definidos para concessão. Ainda assim, foi mantida a mesma distância em km entre as novas praças de pedágios e as praças já existentes operadas pela Empresa Gaúcha de Rodovias – EGR.

Por fim, o Decreto 53.490, mais especificamente no art. 28, prevê o incentivo a cobrança eletrônica da tarifa de pedágio, bem como no item 16.2.1 da cláusula 16 da minuta de contrato de concessão, em que a concessionária deverá organizar a cobrança da tarifa de pedágio nos termos do sistema de arrecadação de pedágio previsto no PER, implementando-o com a maior eficiência gerencial possível, de modo a provocar o mínimo de desconforto e perda de tempo para os usuários do sistema rodoviário.

Ainda, deve-se acrescentar que a Lei nº 8.987/1995 e a Lei Estadual nº 14.875/2016 não dispõem, em nenhum momento, de um limite mínimo de distância entre pedágios nas rodovias.

Contribuição nº 316

A Câmara Municipal de Vereadores de Paraíso do Sul/RS, representada pelo seu presidente, José Orestes Lovato, vem através deste, informalmente sugerir e solicitar ações conforme as demandas da comunidade local, no que diz respeito à concessão da RSC 287, entre Tabaí e Santa Maria. Tendo em vista a inclusão no projeto da instalação de um pedágio em área do Município de Paraíso do Sul, sugerimos a isenção do pagamento pelos moradores que diariamente trafegam pelo local. A principal economia do Município é agrícola, especialmente com a produção de tabaco e arroz e, são inúmeros, os produtores que passam pela rodovia, diariamente, especialmente na época de escoamento da safra, além dos demais munícipes que se deslocam do interior para a cidade. Junto com a duplicação, solicitamos a inclusão da construção de uma rótula no entrocamento próximo ao pórtico, principal acesso à cidade. Da mesma forma, nos manifestamos quanto à preocupação acerca da possibilidade de tarifa também aos motociclistas. Que, para os condutores destes veículos, com placas de Paraíso do Sul, seja concedida a isenção.

Não menos importante, solicitamos que seja reavisto os abrigos, às margens da Rodovia, que são de responsabilidade do DAER. No quilômetro 182, por exemplo, a parada de ônibus foi danificada após acidente de trânsito e, mesmo após diversos pedidos de lideranças políticas locais, o abrigo não foi reconstruído, deixando os moradores desassistidos. Também lembramos da importância de um diálogo quanto às responsabilidades e os direitos

da empresa que vencer a licitação, assim como do Município de Paraíso do Sul que será sede do pedágio, como por exemplo, o retorno do ISSQN.

Ainda solicitamos o aumento do duto, que fica próximo ao pardal eletrônico, no trevo de acesso ao Município. Nos dias de chuva, o duto não oferece vazão suficiente e a água represe e acaba invadindo residências e prédios comerciais, além de causa danos em estradas, como a Linha Progresso, que fica próximo ao local. Em alguns casos, os moradores ficam sem acesso as suas residências em razão do alto fluxo de águas nos acessos às propriedades, água que o duto não comporta a vazão.

Sem mais, respeitosamente subscrevemo-nos e nos colocamos à disposição.

José Orestes Lovato

Presidente

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A primeira contribuição apresentada, ao tratar da isenção de tarifas de pedágio para munícipes e motociclistas, não está abarcada pelo contrato de concessão Segundo o item 16.2.4 da cláusula 16 da minuta do contrato de concessão, os únicos veículos isentos do pagamento da tarifa de pedágio seriam aqueles que estejam a serviço da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal, seus respectivos órgãos, departamentos, autarquias ou fundações públicas, bem como os veículos de Corpo Diplomático.

Todavia, deve-se ressaltar que a futura concessionária está permitida, segundo o item 16.2.5 da cláusula, a cobrar tarifas reduzidas por sua conta e risco, principalmente nos casos de reduções sazonais em dias e horas de baixa demanda. Sendo assim, tem-se que, a depender da futura concessionária, a tarifa poderá ser excepcionalmente modulada de forma a beneficiar a comunidade local.

Em relação à solicitação de inclusão de trevo de acesso no entrocamento próximo ao pórtico, este já está previsto, conforme Projeto- Anexo Tomo IV – Volume 2 – Ampliações e Melhorias.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Em relação à terceira contribuição, tem-se que a construção de novas paradas de ônibus pela concessionária está prevista apenas nas saídas e entradas das passarelas segundo o item 3.2.4.3 do Programa de Exploração da Rodovia (PER), isto é, o anexo 2 da minuta do contrato. Nesse sentido, caso a referida parada de ônibus esteja próxima de uma passarela existente ou planejada, tem-se que a concessionária será responsável pela sua construção.

A quarta proposta, referente ao retorno do ISSQN, por tratar de questões tributárias que fogem do escopo da concessão da RSC-287, não possui pertinência temática com a consulta pública.

Por fim, quanto à última sugestão, tem-se que ela se encontra abarcada pela minuta do contrato de concessão, pois o Programa de Exploração da Rodovia (PER) impõe à futura concessionária obrigações referentes à manutenção e recuperação do sistema de drenagem. No item 3.1.4 do PER, tem-se que a concessionária realizará, nos 12 primeiros meses após a assunção da concessão, a implantação de dispositivos de drenagem que escoam eventuais empoçamentos sobre as faixas de rolamento com vistas a prevenir situações de aquaplanagem, além de realizar serviços de drenagem superficial (meios-fios, sarjetas de corte, sarjetas no canteiro central, valetas de proteção de corte, valetas de proteção de aterro, canaletas, saídas d'água, descidas d'água de corte e aterro, caixas coletoras, bocas-de-lobo entre outros) e serviços de drenagem profunda e do pavimento (drenos profundos, sub-horizontais entre outros) e OACs (bueiros de greide e de talvegue).

Contribuição nº 335

Ofício nº 08/2018

Santa Cruz do Sul, 06 de maio de 2019

Senhor Secretário e Coordenador dos processos de concessão RS:

Apraz-nos cumprimenta-lo e considerar o que segue no tocante a proposta de concessão da rodovia RSC 287, ora em oitiva pública:

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

1. A rodovia RSC 287 é absolutamente estratégica e relevante à infraestrutura logística da região do Vale do Rio pardo, logo também ao Rio Grande do Sul e, por conseguinte ao seu desenvolvimento;

2. A recente atualização do Planejamento Estratégico do Vale do Rio Pardo apontou, entre outras necessidades de investimentos infraestruturais na região, a rodovia RSC 287 com absoluta PRIORIDADE e URGÊNCIA como necessidade logística regional combinado com a necessidade a segurança para quem a utiliza;

3. No âmbito do Corede/VRP, o debate tem apontado como alternativa e estratégia para esta urgente necessidade, o modelo de concessão, reconhecendo neste momento, mais do que nunca, a incapacidade orçamentária e financeira do Estado;

4. Entendemos que os estudos, cálculos e simulações elaborados pela Consultora KPMG no tocante à referida rodovia nos parecem muito claros e objetivos e os reconhecemos como base e referência ao cálculo atuarial e aos critérios de concessão, neste caso privado, até porque a EGR tem-se demonstrada limitada, incompetente e inviável enquanto concessionária;

5. O Corede/VRP reconhece e enaltece os méritos de todos quantos, governos e instituições, na lógica da evolução, contribuíram para que este projeto de concessão privado estivesse no primeiro pacote de concessões deste Governo e obviamente nos posicionamos para que a celeridade continue em destaque na evolução;

6. Por derradeiro, enaltecemos a iniciativa e que esta venha garantir, com toda a efetividade, profundas melhorias e, dentro dos prazos estabelecidos ou até antes, a DUPLICAÇÃO DE TODO O TRAJETO compreendido na concessão;

7. Uma vez que a concessão prevê prazo de 30 anos, estima-se que o passar do tempo, na evolução de novas necessidades ou evoluções tecnológicas eventualmente vinculadas, estabelece espaço para imprevisibilidade no que exatamente o futuro nos reserva, entendemos que para este processo torna-se INDISPENSÁVEL a participação da sociedade civil organizada no acompanhamento, fiscalização, proposições, pareceres. **Nesse sentido, propomos que seja criado por lei ou decreto uma instância regional de representação vinculada à concessão, a saber: um CONSELHO REGIONAL DE REPRESENTAÇÃO**

para estradas pedagiadas, a exemplo dos COREPES em sua forma original, sem prejuízo, evidentemente, às instâncias oficiais de fiscalização e deliberações pertinentes, mas na ótica da participação das instituições públicas e privadas da região considerando a necessidade de transparência e contribuição positiva para o êxito e atingimento dos objetivos e finalidades da futura concessão.

Na confiança que este encaminhamento terá a melhor atenção e consideração do Governo do Estado do Rio Grande do Sul através das suas competentes instâncias, subscrevemo-nos.

Resposta

Agradecemos pela contribuição.

Embora a proposta de criação de uma lei ou decreto fuja do objeto da consulta pública em questão, deve-se mencionar que o art. 82 do Decreto Estadual nº 53.490/2017 prevê a criação de um Conselho de Usuários, que possuirá funções em linha com as finalidades do conselho proposto, quais sejam: acompanhar os cálculos de reajuste e revisão de tarifas, fiscalizar o cumprimento dos padrões de qualidade pela concessionária, propor aperfeiçoamento e expansão do serviço e participar da Comissão de Acompanhamento e Fiscalização.

Como o regulamento do Conselho de Usuários será elaborado pelo Poder Concedente segundo o parágrafo único do art. 82 do Decreto Estadual nº 53.490/2017, deve-se acrescentar que não há obstáculos que impeçam com que o referido conselho tenha como integrantes as instituições privadas e públicas da região como mencionado na sugestão.

Contribuição nº 259

2. Sugerimos que sejam disponibilizados no site da Consulta Pública os arquivos eletrônicos em Excel das planilhas orçamentárias das obras, modelo operacional e modelo econômico-financeiro utilizados nos Estudos de Viabilidade, tal como adotado pela ANTT.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Os estudos que subsidiaram a concessão foram disponibilizados à consulta dos interessados, contendo as informações suficientes para a compreensão das premissas adotadas no projeto e para a formulação de propostas.

(J) CONTRÁRIOS E VALOR DO PEDÁGIO

Contribuição nº 1

Bom dia;

A concessão, além de contemplar os usuários da rodovia, deve evitar prejuízos aos moradores de comunidade local. Como ficará a situação de quem reside em áreas próximas ao ponto onde está prevista a praça de pedágio, pois tenho imóvel na localidade de Palma e trabalho em Santa Maria diariamente, como será esta cobrança? Questões como essa devem ser contempladas no edital.

Att;

Resposta

Agradecemos a contribuição.

As minutas de edital e contrato foram elaboradas em conformidade com a Lei Estadual nº 14.875/2016 e Decreto Estadual nº 53.490/2017, que estabelecem as regras aplicáveis à cobrança de pedágios no Estado do Rio Grande do Sul.

A lei não estabelece isenção para usuários residentes ou que trabalhem nos Municípios abrangidos pelas praças de pedágio. Por este motivo, as minutas disponibilizadas não tratam do tema.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

O Decreto Estadual nº 53.490/2017, destaca os veículos isentos, como segue:

Art. 27. Terão trânsito livre no trecho concedido e ficam isentos do pagamento de tarifa de pedágio os veículos oficiais, devidamente identificados, assim entendidos aqueles que estejam a serviço da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal, seus respectivos órgãos, departamentos, autarquias ou fundações públicas, bem como os veículos de corpo diplomático, de bombeiros voluntários e ambulâncias.

Contudo, ressalta-se que a futura concessionária poderá, segundo a cláusula 16.2.5 clausulada minuta do contrato, cobrar tarifas reduzidas por sua conta e risco, principalmente nos casos de reduções sazonais em dias e horas de baixa demanda.

Contribuição nº 10

Parabenizo pela iniciativa de duplicar essa rodovia que é tão importante à toda região central do Estado.

Contudo, a proposta de instalação de CINCO praças de pedágio, somente no trecho entre Santa Maria e Tabaí, inviabiliza todo esse processo! Se com o atual modelo, onde há apenas 2 pedágios, já vejo muita gente falando que prefere ir pela para a Capital pela BR 290 para não ter de parar nos pedágios, enfrentando filas ou simplesmente atrasando a viagem com as paradas, imagina no novo modelo proposto... Tal proposta tornaria inviável, visto que muitos usuários da rodovia optarão por se deslocar para a capital pela 290 e, talvez, tornará a proposta de duplicação dessa importante rodovia inviável pela empresa, podendo acarretar atrasos ou desistência pela baixa rentabilidade.

Ademais, o preço cobrado nos CINCO pedágios é um completo absurdo. Apoio a proposta de duplicação, mas esses valores devem ser revistos. Ao colocar na balança todo o tempo a mais parado em fila de pedágio, o custo exorbitante de pagar os CINCO pedágios (sem somar ainda o que será instalado na BR 386, entre Tabaí e Canoas), eu serei um dos usuários que optará em ir para a Capital via BR 290, apesar de todos os pontos contra. Não cabe mais esse custo na conta da minha viagem, que já paga uma das gasolinas mais caras no País devido, entre outras coisas, ao descabido ICMS do Estado.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Solicito que seja repensado essa forma, com readequação do número de praças e o valor do pedágio. Um valor TOTAL das praças de no máximo R$ 20,00, até vá lá... mas o modelo proposto é caro demais.

Cordialmente,

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Segundo a cláusula 16.1.1 da minuta do contrato de concessão, assim como pelo que se encontra no Apêndice F do Programa de Exploração da Rodovia (PER) – i.e. o Anexo 2 da minuta do contrato, a concessão da rodovia foi estruturada com a instalação de cinco praças de pedágio, de forma a minimizar efeitos de subsídio cruzado. Num plano hipotético, a cobrança deveria se dar de forma diretamente proporcional ao uso de cada quilômetro da rodovia, o que não se mostra possível por razões de ordem prática e operacional.

Portanto, a boa prática nacional em concessões rodoviárias vem demonstrando que a implantação de praças a cada aproximadamente 50km permite uma maior justiça tarifária, fazendo com que os usuários pagantes não sejam penalizados pelo custeio de trechos maiores do que os efetivamente utilizados.

Veja-se, exemplificativamente, o projeto de concessão da BR-101-SC, que conta com 220km de extensão e 4 praças de pedágio (https://www.ppi.gov.br/rodovia-br-101-sc).

Neste sentido, os estudos técnicos buscaram maximizar os ganhos em segurança e serviços aos usuários da rodovia, de acordo com os estudos de demanda bem como estudos de viabilidade realizados nos trechos definidos para concessão. Ainda assim, foi mantida a mesma distância em km entre as novas praças de pedágios e as praças já existentes operadas pela Empresa Gaúcha de Rodovias – EGR.

Por fim, o Decreto 53.490, mais especificamente no art. 28, prevê o incentivo a cobrança eletrônica da tarifa de pedágio, bem como no item 16.2.1 da cláusula 16 da minuta de contrato de concessão, em que a concessionária deverá organizar a cobrança da tarifa de pedágio nos termos do sistema de arrecadação de pedágio previsto no PER, implementando-

o com a maior eficiência gerencial possível, de modo a provocar o mínimo de desconforto e perda de tempo para os usuários do sistema rodoviário.

Portanto, a recomendação não será acatada.

Contribuição nº 11

Acredito que seja necessária a duplicação e melhorias. Todavia o modelo apresentado com 5 praças de pedágio e o valores apresentados são desproporcionais as condições dos usuários e a um modelo de desenvolvimento. Sem contar um fator que irá travar o desenvolvimento, causando acidentes e até mortes, como já visto noutras obras, como a da 101, da região durante a obra.

Apesar dos custo de avaliação ambiental, desenvolver uma nova rota paralela a rsc 287, totalmente privada, duplicada é uma alternativa mais inteligente e barata, no custo total a economia gaúcha. Visto que não serão gerados atrazos e contratempos.

Por mais dificuldades que o manter um estrada precária operando, adicionar mais uma obra só piora a logística, visto que o tempo de execução da obra será arrastado. Uma via nova, paralela, desenvolvida totalmente pela iniciativa privada, abre opções para quem quer agilidade e um serviço de melhor qualidade não se importando em pagar por ele. Empresas de transporte serão os primeiros a sentir as facilidades de optar pelo modelo.

Uma questão pertinente e sempre mencionada por qualquer contribuinte, é do IPVA. Todos sentem-se roubados ter de pagar IPVA e pedágios por mais que a constituição federal diga que imposto não requer contra partidas. Duplo pagamento por serviços é verificado e o pagamento de pedágio se torna obrigatório para usar um via. Tais afirmações sustentam o modelo com duas rodovias, uma publica com "deficiências" pista simples e deteriorada e a segunda moderna, ampliada e com qualidade sendo ofertada ao usuário.

Para diremir a ideia de roubo, parte do IPVA pago aos usuário da região em questão poderá ser usado para quitar algumas travessias no ano vigente. Além de que se dá a sensação que o IPVA e outros imposto só servem para pagar salários e permitir o aumento de cargos em

comissão. Sendo ainda mais presente a ideia de pouco retorno aos contribuintes. Visto que não será mais necessária o emprego de recursos para a manutenção desta via.

O mesmo vale para RS 324.

Sai mais barato fazer um nova estrada ao lado, do que remendar uma via complicada.

Os contribuientes esperam cortes de gastos e melhores estradas sem cobrança de pedagios, serviços e redução de impostos.

att

Resposta

Agradecemos a contribuição

Agradecemos a contribuição.

Segundo a cláusula 16.1.1 da minuta do contrato de concessão, assim como pelo que se encontra no Apêndice F do Programa de Exploração da Rodovia (PER) – i.e. o Anexo 2 da minuta do contrato, a concessão da rodovia foi estruturada com a instalação de cinco praças de pedágio, de forma a minimizar efeitos de subsídio cruzado. Num plano hipotético, a cobrança deveria se dar de forma diretamente proporcional ao uso de cada quilômetro da rodovia, o que não se mostra possível por razões de ordem prática e operacional.

Portanto, a boa prática nacional em concessões rodoviárias vem demonstrando que a implantação de praças a cada aproximadamente 50km permite uma maior justiça tarifária, fazendo com que os usuários pagantes não sejam penalizados pelo custeio de trechos maiores do que os efetivamente utilizados.

Veja-se, exemplificativamente, o projeto de concessão da BR-101-SC, que conta com 220km de extensão e 4 praças de pedágio (https://www.ppi.gov.br/rodovia-br-101-sc).

Neste sentido, os estudos técnicos buscaram maximizar os ganhos em segurança e serviços aos usuários da rodovia, de acordo com os estudos de demanda bem como estudos de viabilidade realizados nos trechos definidos para concessão. Ainda assim, foi mantida a

mesma distância em km entre as novas praças de pedágios e as praças já existentes operadas pela Empresa Gaúcha de Rodovias – EGR.

Por fim, o Decreto 53.490, mais especificamente no art. 28, prevê o incentivo a cobrança eletrônica da tarifa de pedágio, bem como no item 16.2.1 da cláusula 16 da minuta de contrato de concessão, em que a concessionária deverá organizar a cobrança da tarifa de pedágio nos termos do sistema de arrecadação de pedágio previsto no PER, implementando-o com a maior eficiência gerencial possível, de modo a provocar o mínimo de desconforto e perda de tempo para os usuários do sistema rodoviário.

A respeito da segurança dos usuários da via no momento da realização das obras, destaca-se que a futura concessionária terá a obrigação, segundo o item 13.13 da cláusula 13 da minuta do contrato de concessão, de disponibilizar anualmente R$ 230.520,00 reais para a adoção de medidas de segurança no trânsito.

Ademais, os estudos técnicos buscaram maximizar os ganhos em segurança e serviços aos usuários da rodovia, de acordo com os estudos de demanda bem como estudos de viabilidade realizados nos trechos definidos para concessão.

Quanto ao valor do IPVA, trata-se de matéria tributária, logo, não pode ser regulada pelo contrato de concessão.

Contribuição nº 12

Boa tarde!

Não concordo com o pagamento de pedágio pelos motociclistas. A moto é um veículo leve e tem impacto praticamente zero na rodovia.

Muitos utilizam a moto para trabalhar em outra cidade por ser mais econômica e por não pagar pedágio e assim se arriscam muito mais também. Se tiver que pagar pedágio e mais combustível como poderão ir trabalhar? Cobrando de carros e caminhões já é o suficiente. Sempre foi cobrado de carros e caminhões a rodovia é uma porcaria, de que adianta querer

cobrar de moto também? Levem em consideração que a moto é leve e quem usa já se arrisca muita mais pois não é respeitada no trânsito.

Grata.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A minuta do contrato de concessão, no item 16.2.6 da cláusula 16, reconhece a especificidade das motocicletas em relação aos demais veículos ao prever que elas pagarão apenas metade da tarifa básica.

Contribuição nº 13

boa tarde!

Achei de extrema importância a consulta pública a respeito da duplicação dessa rodovia que liga Santa Maria a capital Porto Alegre porque sou usuário e sei da necessidade das melhorias nas condições da mesma. Ressalto entretanto que fazer a concessão para instalar 5 pedágios num trecho de 200 km um verdadeiro absurdo, porque as tarifas propostas são muito altas, e conforme já existem hoje 02 praças de pedágio a manutenção executada pela concessionária deixa muito a desejar nos trechos atendidos por eles.

Seguidamente faço viagens ao estado de Santa Catarina e na BR101 existem praças de pedágio a um custo (tarifa) muito abaixo das cobradas no RS, o que acontece de diferente?!!!

É claro que entendo a necessidade dessa duplicação na RSC287, mas não ao custo que está sendo oferecido a população.

att

Resposta

Agradecemos a contribuição.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Segundo o item 16.1.1 da cláusula 16 da minuta do contrato de concessão, assim como pelo que se encontra no Apêndice F do Programa de Exploração da Rodovia (PER) – i.e. o Anexo 2 da minuta do contrato, tem-se que a concessão da rodovia engloba a instalação de cinco praças de pedágio. Neste sentido, os estudos técnicos buscaram maximizar os ganhos em segurança e serviços aos usuários da rodovia, de acordo com os estudos de demanda bem como estudos de viabilidade realizados nos trechos definidos para concessão. Ainda assim, foi mantida a mesma distância em km entre as novas praças de pedágios e as praças já existentes operadas pela Empresa Gaúcha de Rodovias – EGR.

Quanto ao estabelecimento de paridade com as tarifas praticadas no Estado de Santa Catarina, é importante ponderar que o valor referencial das tarifas é calculado conforme o volume dos investimentos projetados para cada concessão, não sendo possível a adoção arbitrária das tarifas praticadas no Estado de Santa Catarina. Relembre-se, a título exemplificativo, que a rodovia BR-101 foi objeto de duplicação pelo Governo Federal antes do processo de concessão, sendo que as obras foram realizadas com recursos do orçamento federal.

Portanto, o custo da tarifa de pedágio está relacionado diretamente com investimentos previstos na concessão. O projeto da RSC-287 prevê a duplicação integral do trecho concedido, a readequação das travessias urbanas, a construção de vias marginais, bem como a manutenção do sistema rodoviário durante 30 anos.

Contribuição nº 15

Prezados senhores,

Minha opinião é em relação aos valores a serem cobrados nas 5 praças de pedágio.

É muito alto o valor.

R$ 3,00 seria um preço justo.

Se eu venho de Santa Maria a Poa, tem mais pedágio na BR-386.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Tá muito elevado... assim não dá pro bolso dos brasileiros. Valor máximo tá muito alto.

Aí vai ter protesto!!!

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Os estudos técnicos buscaram maximizar os ganhos em segurança e serviços aos usuários da rodovia, de acordo com os estudos de demanda bem como estudos de viabilidade realizados nos trechos definidos para concessão, portanto a recomendação não será acatada.

O custo da tarifa de pedágio está relacionado diretamente com investimentos previstos na concessão. O projeto da RSC-287 prevê a duplicação integral do trecho concedido, a readequação das travessias urbanas, a construção de vias marginais, bem como a manutenção do sistema rodoviário durante 30 anos.

Contribuição nº 22

Tudo ... loco ooooooooo....

Na verdade. O sentimento é de impotência diante de tanta roubalheira...

Duplicação é necessária, mas será que não pagamos tantos impostos...

E ainda o contrato é cobrança depois a duplicação em até 11 anos. Já vi este filme.

Não a construção de Pedágio.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 28

Olá, manifesto aqui minha opinião como usuário da via e que mora em Camobi, Santa Maria/RS:

Discordo peremptoriamente do número de pedágios que o governo do estado que colocar de Santa Maria até a capital.

É um absurdo e abuso colocar 5 pedágios num trecho de pouco mais de 270 km, e se fossem pedágios com preços módicos.

Para que serve o IPVA que se paga anualmente e cujos preços são tão "salgados"? Porque não existe uma legislação onde diga a partir de quanto km pode ser instalado um pedágio?

Imagina, terá um pedágio a cada 55 km? UM ABSURDO !

Outra indignação é a tal EGR, empresa do estado, um absurdo. É uma empresa eminentemente arrecadatória pois as estradas pedageadas por ela são de baiximima qualidade e sem nenhum aparato que auxilie o motorista. É UMA VERGONHA !

Um item também que acho IMPRESSINDIVEL: deveria ter uma lei que uma rodovia somente poderia ser pedageada se fosse, no mínimo, de pista dupla. Jamais de pista simples.

E por ultimo, minha opinião é de que a RSC-287 somente tivesse pedágios após sua duplicação concluída e a cada, no mínimo, 100 km.

Att.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O número de praças de pedágio foi definido a partir dos estudos técnicos realizados nos trechos definidos para a concessão, considerando a necessidade de custear os investimentos, a proporcionalidade de cada trecho e a demanda estimada.

Segundo a cláusula 16.1.1 da minuta do contrato de concessão, assim como pelo que se encontra no Apêndice F do Programa de Exploração da Rodovia (PER) – i.e. o Anexo 2 da

minuta do contrato, a concessão da rodovia foi estruturada com a instalação de cinco praças de pedágio, de forma a minimizar efeitos de subsídio cruzado. Num plano hipotético, a cobrança deveria se dar de forma diretamente proporcional ao uso de cada quilômetro da rodovia, o que não se mostra possível por razões de ordem prática e operacional.

Portanto, a boa prática nacional em concessões rodoviárias vem demonstrando que a implantação de praças a cada aproximadamente 50km permite uma maior justiça tarifária, fazendo com que os usuários pagantes não sejam penalizados pelo custeio de trechos maiores do que os efetivamente utilizados.

Veja-se, exemplificativamente, o projeto de concessão da BR-101-SC, que conta com 220km de extensão e 4 praças de pedágio (https://www.ppi.gov.br/rodovia-br-101-sc).

Neste sentido, os estudos técnicos buscaram maximizar os ganhos em segurança e serviços aos usuários da rodovia, de acordo com os estudos de demanda bem como estudos de viabilidade realizados nos trechos definidos para concessão. Ainda assim, foi mantida a mesma distância em km entre as novas praças de pedágios e as praças já existentes operadas pela Empresa Gaúcha de Rodovias – EGR.

Por fim, o Decreto 53.490, mais especificamente no art. 28, prevê o incentivo a cobrança eletrônica da tarifa de pedágio, bem como no item 16.2.1 da cláusula 16 da minuta de contrato de concessão, em que a concessionária deverá organizar a cobrança da tarifa de pedágio nos termos do sistema de arrecadação de pedágio previsto no PER, implementando-o com a maior eficiência gerencial possível, de modo a provocar o mínimo de desconforto e perda de tempo para os usuários do sistema rodoviário.

Por estes motivos, a recomendação não será acatada.

Contribuição nº 32

Primeiramente quero cumprimenta-los pela iniciativa, consultar a população para saber sua opinião antes de fazer as coisas.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

A minha opinião é de não haver nenhum pedágio, pelo alto valor que pagamos no IPVA, já que a arrecadação desse imposto é para manutenção das rodovias.

Caso seja necessária a existência de pedágios, então que o governo baixe pela metade o valor do IPVA, pois inviabiliza mts vezes de fazer esse trajeto, pelo alto custo das viagens. Sem contar que baixa o número de turistas para o litoral e as passagens de ônibus, onde o preço da passagem já está caro.

Espero que levem a opinião das pessoas em consideração, pois não temos culpa se o caixa do governo ta deficitário.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A tarifa de pedágio está relacionada diretamente com investimentos previstos na concessão. O projeto da RSC-287 prevê a duplicação integral do trecho concedido, a readequação das travessias urbanas, a construção de vias marginais, bem como a manutenção do sistema rodoviário durante 30 anos. Portanto, é necessária para garantir os investimentos necessários e atender os princípios básicos de segurança, conforto e fluidez da rodovia.

Quanto ao valor do IPVA, trata-se de matéria tributária, logo, não pode ser regulada pelo contrato de concessão.

Por estes motivos, a recomendação não será acatada.

Contribuição nº 35

Sou contra o aumento de praças de pedágios na RS287.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 36

Não concordo com mais pedágios.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Contribuição nº 37

Não para pedágio, chega de tanto pagar!!!

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Contribuição nº 38

Não concordo.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Contribuição nº 39

Eu, e toda a minha família (3pessoas) somos contra a implementação de pedágios. Absurdo tudo isso do nosso ponto de vista.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 40

Não concordo do mais pedágios na 287

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Contribuição nº 42

Já pagamos muito IPVA já pedágio que chega o povo tá cansado de só pagar.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Contribuição nº 43

Eu não concordo com a instalação de mais pedágios já basta os impostos que pagamos.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Contribuição nº 45

Não! a mais pedágios nas nossas estradas, já pagamos impostos demais, Ipva e multas ... o povo não aguenta mais... administrem melhor as contas públicas e cortem gastos no governo... façam o dever de casa senhores administradores!!! Basta!

Resposta

Agradecemos a contribuição.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 46

É muito pedágio para um curto trecho de estrada, se tornará muito caro a viagem, ainda mais para quem usa diariamente

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Segundo a cláusula 16.1.1 da minuta do contrato de concessão, assim como pelo que se encontra no Apêndice F do Programa de Exploração da Rodovia (PER) – i.e. o Anexo 2 da minuta do contrato, a concessão da rodovia foi estruturada com a instalação de cinco praças de pedágio, de forma a minimizar efeitos de subsídio cruzado. Num plano hipotético, a cobrança deveria se dar de forma diretamente proporcional ao uso de cada quilômetro da rodovia, o que não se mostra possível por razões de ordem prática e operacional.

Portanto, a boa prática nacional em concessões rodoviárias vem demonstrando que a implantação de praças a cada aproximadamente 50km permite uma maior justiça tarifária, fazendo com que os usuários pagantes não sejam penalizados pelo custeio de trechos maiores do que os efetivamente utilizados.

Veja-se, exemplificativamente, o projeto de concessão da BR-101-SC, que conta com 220km de extensão e 4 praças de pedágio (https://www.ppi.gov.br/rodovia-br-101-sc).

Neste sentido, os estudos técnicos buscaram maximizar os ganhos em segurança e serviços aos usuários da rodovia, de acordo com os estudos de demanda bem como estudos de viabilidade realizados nos trechos definidos para concessão. Ainda assim, foi mantida a mesma distância em km entre as novas praças de pedágios e as praças já existentes operadas pela Empresa Gaúcha de Rodovias – EGR.

Por fim, o Decreto 53.490, mais especificamente no art. 28, prevê o incentivo a cobrança eletrônica da tarifa de pedágio, bem como no item 16.2.1 da cláusula 16 da minuta de contrato de concessão, em que a concessionária deverá organizar a cobrança da tarifa de pedágio nos termos do sistema de arrecadação de pedágio previsto no PER, implementando-

o com a maior eficiência gerencial possível, de modo a provocar o mínimo de desconforto e perda de tempo para os usuários do sistema rodoviário.

Contribuição nº 47

Na minha opinião não a necessidade de 5 pedágios na 287, Paraíso do sul poderia ficar de fora ,já pagamos tantos impostos

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Segundo a cláusula 16.1.1 da minuta do contrato de concessão, assim como pelo que se encontra no Apêndice F do Programa de Exploração da Rodovia (PER) – i.e. o Anexo 2 da minuta do contrato, a concessão da rodovia foi estruturada com a instalação de cinco praças de pedágio, de forma a minimizar efeitos de subsídio cruzado. Num plano hipotético, a cobrança deveria se dar de forma diretamente proporcional ao uso de cada quilômetro da rodovia, o que não se mostra possível por razões de ordem prática e operacional.

Portanto, a boa prática nacional em concessões rodoviárias vem demonstrando que a implantação de praças a cada aproximadamente 50km permite uma maior justiça tarifária, fazendo com que os usuários pagantes não sejam penalizados pelo custeio de trechos maiores do que os efetivamente utilizados.

Veja-se, exemplificativamente, o projeto de concessão da BR-101-SC, que conta com 220km de extensão e 4 praças de pedágio (https://www.ppi.gov.br/rodovia-br-101-sc).

Neste sentido, os estudos técnicos buscaram maximizar os ganhos em segurança e serviços aos usuários da rodovia, de acordo com os estudos de demanda bem como estudos de viabilidade realizados nos trechos definidos para concessão. Ainda assim, foi mantida a mesma distância em km entre as novas praças de pedágios e as praças já existentes operadas pela Empresa Gaúcha de Rodovias – EGR.

Por fim, o Decreto 53.490, mais especificamente no art. 28, prevê o incentivo a cobrança eletrônica da tarifa de pedágio, bem como no item 16.2.1 da cláusula 16 da minuta de

contrato de concessão, em que a concessionária deverá organizar a cobrança da tarifa de pedágio nos termos do sistema de arrecadação de pedágio previsto no PER, implementando-o com a maior eficiência gerencial possível, de modo a provocar o mínimo de desconforto e perda de tempo para os usuários do sistema rodoviário.

Contribuição nº 52

Sobre a concessão de mais 3 praças de pedágios no trecho entre Santa Maria e Porto Alegre, ficando ao total de 5, NÃO CONCORDO, pois, se a cada 60 km que andarmos teremos que pagar pedágio, onde fica a responsabilidade do Estado, onde está indo o dinheiro arrecadado dos impostos pagos pelos cidadãos?

NÃO CONCORDO.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Segundo a cláusula 16.1.1 da minuta do contrato de concessão, assim como pelo que se encontra no Apêndice F do Programa de Exploração da Rodovia (PER) – i.e. o Anexo 2 da minuta do contrato, a concessão da rodovia foi estruturada com a instalação de cinco praças de pedágio, de forma a minimizar efeitos de subsídio cruzado. Num plano hipotético, a cobrança deveria se dar de forma diretamente proporcional ao uso de cada quilômetro da rodovia, o que não se mostra possível por razões de ordem prática e operacional.

Portanto, a boa prática nacional em concessões rodoviárias vem demonstrando que a implantação de praças a cada aproximadamente 50km permite uma maior justiça tarifária, fazendo com que os usuários pagantes não sejam penalizados pelo custeio de trechos maiores do que os efetivamente utilizados.

Veja-se, exemplificativamente, o projeto de concessão da BR-101-SC, que conta com 220km de extensão e 4 praças de pedágio (https://www.ppi.gov.br/rodovia-br-101-sc).

Neste sentido, os estudos técnicos buscaram maximizar os ganhos em segurança e serviços aos usuários da rodovia, de acordo com os estudos de demanda bem como estudos de

viabilidade realizados nos trechos definidos para concessão. Ainda assim, foi mantida a mesma distância em km entre as novas praças de pedágios e as praças já existentes operadas pela Empresa Gaúcha de Rodovias – EGR.

Por fim, o Decreto 53.490, mais especificamente no art. 28, prevê o incentivo a cobrança eletrônica da tarifa de pedágio, bem como no item 16.2.1 da cláusula 16 da minuta de contrato de concessão, em que a concessionária deverá organizar a cobrança da tarifa de pedágio nos termos do sistema de arrecadação de pedágio previsto no PER, implementando-o com a maior eficiência gerencial possível, de modo a provocar o mínimo de desconforto e perda de tempo para os usuários do sistema rodoviário.

Contribuição nº 54

Bom dia!

Não concordo com a implantação de mais pedágios na RS 287 em função do alto valor de IPVA que já pago, os pedágios já existentes e demais cargas tributárias. O que deveria ser feito é um melhor gerenciamento do recurso obtido e a redução dos recursos desviados.

att.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Contribuição nº 56

NÃO CONCORDO.

Tendo em vista o alto valor do IPVA (que existe para subsidiar estas despesas).

Não teria problema se pudêssemos usar o pedágio pago durante o ano, para descontar do valor do IPVA na hora do pagamento. (tipo IMPOSTO DE RENDA).

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

OBS: Não sendo necessário o ressarcimento caso o contribuinte tiver comprovante de valor de pedágio pago maior do que o IPVA a pagar.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Quanto ao valor do IPVA, trata-se de matéria tributária, logo, não pode ser regulada pelo contrato de concessão.

Por estes motivos, a recomendação não será acatada.

Contribuição nº 62

Boa tarde, não não concordo com a implantação de mais um pedágio na RS 287. Minha opinião é que o Estado pode e deve tomar conta de nossas estradas.

Saudações.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Contribuição nº 65

Cinco pedágios é demais.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Segundo a cláusula 16.1.1 da minuta do contrato de concessão, assim como pelo que se encontra no Apêndice F do Programa de Exploração da Rodovia (PER) – i.e. o Anexo 2 da minuta do contrato, a concessão da rodovia foi estruturada com a instalação de cinco praças de pedágio, de forma a minimizar efeitos de subsídio cruzado. Num plano hipotético, a

cobrança deveria se dar de forma diretamente proporcional ao uso de cada quilômetro da rodovia, o que não se mostra possível por razões de ordem prática e operacional.

Portanto, a boa prática nacional em concessões rodoviárias vem demonstrando que a implantação de praças a cada aproximadamente 50km permite uma maior justiça tarifária, fazendo com que os usuários pagantes não sejam penalizados pelo custeio de trechos maiores do que os efetivamente utilizados.

Veja-se, exemplificativamente, o projeto de concessão da BR-101-SC, que conta com 220km de extensão e 4 praças de pedágio (https://www.ppi.gov.br/rodovia-br-101-sc).

Neste sentido, os estudos técnicos buscaram maximizar os ganhos em segurança e serviços aos usuários da rodovia, de acordo com os estudos de demanda bem como estudos de viabilidade realizados nos trechos definidos para concessão. Ainda assim, foi mantida a mesma distância em km entre as novas praças de pedágios e as praças já existentes operadas pela Empresa Gaúcha de Rodovias – EGR.

Por fim, o Decreto 53.490, mais especificamente no art. 28, prevê o incentivo a cobrança eletrônica da tarifa de pedágio, bem como no item 16.2.1 da cláusula 16 da minuta de contrato de concessão, em que a concessionária deverá organizar a cobrança da tarifa de pedágio nos termos do sistema de arrecadação de pedágio previsto no PER, implementando-o com a maior eficiência gerencial possível, de modo a provocar o mínimo de desconforto e perda de tempo para os usuários do sistema rodoviário.

Contribuição nº 78

Por favor gestores!

O que menos precisamos é mais custos para transitar dentro do nosso estado! O Rio Grande do Sul já está defasado e ainda teremos mais custos? Precisamos de iniciativas inteligentes e não “mais do mesmo”.

Att

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Contribuição nº 95

RSC-287 A ESTRADA COFRINHO = SÓ BOLSOS INVESTIMENTOS PÍFIOS

MESMO COM SUGESTÕES A 3 ANOS ATRÁS = PEDÁGIO FOI SÓ ARRECADAÇÃO. SUGERI DEZENAS DE POSSIBILIDADES DE TERCEIRA FAIXA O QUE DARIA APLICAÇÃO DOS ALTOS VALORES COBRADOS,

SUGERI NIVELAMENTO DA PISTA ESGUALEPADA COM TANTOS DESNÍVEIS QUE NO ONIBUS - QUE JÁ NÃO SÃO BONS - O PASSAGEIRO FICA PIPOCANDO NOS ASSENTOS-CEPOS TODO O TRECHO = TODO O TRECHO = SEM SOSSEGO, CONFORTO NEM SE FALA E A GRANA NAS BURRAS = SÓ BOLSOS ATÉ A 453 PARA LAJEADO TÁ BEM RUIM E BURAQUEIRAS E DÁ-LHE PEDÁGIOS IDA E VOLTA, SEM NADA EM TROCA. QUEM FISCALIZA OS INVESTIMENTOS ESCAMOTEADOS ? VERGONHA !!!

CAMINHÕES COM EXCESSO DE PESO NA MAIORIA = PIORAM A SITUAÇÃO = TERCEIRAS PISTAS SUGERIDAS 3 ANOS DEPOIS NADA FEITO E GRANA NOS BOLSON DOS PICARETAS DO NADA !!!

TANTA ONDA PARA TOMAR PROVIDÊNCIAS = QUE GOVERNOS TEMOS ? SE NÃO SABEM O QUE FAZER PEGUEM OS BONÉS E SE MANDEM !!!

MUITA LOROTA PARA O QUE TODOS ESTÃO CANSADOS DE SABER.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

Contribuição nº 105

Sou contra o pedágio na 287 pertencente ao trecho do Santuário, Restinga Sêca - RS.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Contribuição nº 338

Requerimento

Restinga Seca, 22 de Abril de 2019.

Ao Superintendente Regional 4ª SR – Santa Maria – RS

Os pequenos agricultores moradores da comunidade de Santa Lúcia, CNPJ nº 08.516.709/0001-56, situada na cidade de Restinga Seca, CEP 97230-000, com a pessoa para contato de Élen Cristina Bortoluzzi, telefone (55) 99948-4089, *e-mail*: elencrisbor@gmail.com, vem por meio deste, solicitar a Vossa Excelência o que se descreve no abaixo assinado que segue em anexo.

Nesses termos

P. Deferimento

ASSOCIAÇÂO COMUNITÁRIA SANTA LÚCIA

CNPJ nº 08.516.709/0001-56

Nós, abaixo assinados, pequenos agricultores da comunidade de Santa Lúcia, localizada no interior do município de Restinga Seca, viemos requerer de V.S.ª, que seja de livre acesso, sem pedágio a estrada da comunidade até a cidade de Santa Maria.

Pelos seguintes motivos:

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Respostas à Consulta Pública
Concessão da Rodovia RSC-287

A fim de facilitar a venda dos produtos dos pequenos agricultores da localidade na cidade de Santa Maria e também na busca de atendimento médico mais especializado na mesma cidade.

Em razão disso, solicitamos de V.S.ª, o máximo empenho para solucionar esta situação.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O número de praças de pedágio foi definido a partir dos estudos técnicos realizados nos trechos definidos para a concessão, considerando a necessidade de custear os investimentos, a proporcionalidade de cada trecho e a demanda estimada.

O item 16.1.1 da cláusula 16 da minuta do contrato de concessão e o apêndice F do Programa de Exploração da Rodovia (PER) estabelecem que o trecho concedido da RSC-287 possuirá cinco praças de pedágio. Sendo assim tem-se que a realização de qualquer alteração do número de praças de pedágio pode impactar os cálculos de demanda que fundamentaram a concessão, fazendo com que as projeções de investimentos tenham que ser revisadas caso a alteração seja feita.

Ademais, deve-se acrescentar também que a futura concessionária está permitida, segundo o item 16.2.5 da cláusula 16 da minuta do contrato de concessão, a cobrar tarifas reduzidas por sua conta e risco, principalmente nos casos de reduções sazonais em dias e horas de baixa demanda. Nesse sentido, a concessão da RSC-287 englobaria mecanismos que evitariam com que a comunidade de Santa Lúcia fosse demasiadamente sobrecarregada pelos custos oriundos da tarifa de pedágio.

Vale ressaltar, por fim, que a modificação da localização destes últimos poderá ser realizada pela concessionária, por sua conta e risco, e limitada ao deslocamento das praças em até 5 km, mediante a apresentação ao Poder Concedente, para a sua aprovação, dos estudos de impacto sobre a demanda da rodovia que justifiquem a solicitação da alteração – conforme autorizado pelo item 3.4.6 do PER.