

AGÊNCIA ESTADUAL DE REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DE MATO GROSSO (AGER/MT)

CARGO 8: ANALISTA REGULADOR – PERFIL: ENGENHARIA CIVIL

Prova Discursiva – Questão 1

Aplicação: 30/4/2023

PADRÃO DE RESPOSTA DEFINITIVO

Contratação semi-integrada é o regime de contratação de obras e serviços de engenharia em que o contratado é responsável por elaborar e desenvolver o projeto executivo, executar obras e serviços de engenharia e demais operações necessárias e suficientes para a entrega final do objeto. Os documentos técnicos necessários são: projeto básico, orçamento e matriz de riscos. A medição realiza-se associada à execução de etapas do cronograma físico-financeiro vinculadas ao cumprimento de metas de resultado, isto é, por etapas, e o pagamento é por preço global.

QUESITOS AVALIADOS

Quesito 2.1

- 0 – Errou o conceito ou não abordou o quesito.
- 1 – Acertou parcialmente.
- 2 – Acertou totalmente.

Quesito 2.2

- 0 – Não abordou o quesito ou errou todos os documentos necessários.
- 1 – Citou apenas um dos documentos: projeto básico; orçamento OU matriz de riscos.
- 2 – Citou, corretamente, dois dos três documentos.
- 3 – Citou, corretamente, os três documentos: projeto básico; orçamento E matriz de riscos.

Quesito 2.3

- 0 – Não abordou o quesito ou errou a forma de medição e pagamento.
- 1 – Acertou apenas a forma de medição (por etapas) OU a forma de pagamento (preço global).
- 2 – Acertou a forma de medição (por etapas) E a forma de pagamento (preço global).

AGÊNCIA ESTADUAL DE REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DE MATO GROSSO (AGER/MT)

CARGO 8: ANALISTA REGULADOR – PERFIL: ENGENHARIA CIVIL

Prova Discursiva – Questão 2

Aplicação: 30/4/2023

PADRÃO DE RESPOSTA DEFINITIVO

- 1 O modal rodoviário possui grande capilaridade de vias com diversidade de rotas, mas tem capacidade de transporte menor. Já o modal ferroviário transporta elevadas quantidades de grãos, mas possui rotas limitadas e depende da intermodalidade com o rodoviário.
- 2 O custo do frete por tonelada, nos cenários hipotéticos, é menor no ferroviário, por se beneficiar de economia de escala ao movimentar grandes quantidades de carga com custo operacional menor.
- 3 Entre os cenários hipotéticos, o mais vantajoso é incluir o uso do ferroviário (cenário 1), haja vista o menor custo do frete, mesmo que exija a intermodalidade com o rodoviário.

QUESITOS AVALIADOS

Quesito 2.1 – Questões operacionais, como rotas e capacidade

- 0 – Não abordou o aspecto ou o fez de forma totalmente equivocada.
- 1 – Abordou corretamente apenas uma das características (rota ou capacidade) dos modais.
- 2 – Abordou as duas características (rota e capacidade) dos modais de forma parcialmente correta.
- 3 – Abordou corretamente as duas características (rota e capacidade) dos modais.

Quesito 2.2 – Custo do frete

- 0 – Não abordou o aspecto ou o fez de forma totalmente equivocada.
- 1 – Mencionou o frete menos custoso, mas não apresentou justificativa correta.
- 2 – Mencionou o frete menos custoso e apresentou a justificativa correta.

Quesito 2.3 – Cenário hipotético mais vantajoso

- 0 – Não abordou o aspecto ou escolheu estritamente o rodoviário.
- 1 – Mencionou o cenário hipotético mais vantajoso, mas não apresentou justificativa correta.
- 2 – Mencionou o cenário hipotético mais vantajoso e apresentou a justificativa correta.

AGÊNCIA ESTADUAL DE REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DE MATO GROSSO (AGER/MT)

CARGO 8: ANALISTA REGULADOR – PERFIL: ENGENHARIA CIVIL

Prova Discursiva – Questão 3

Aplicação: 30/4/2023

PADRÃO DE RESPOSTA DEFINITIVO

Os sinais de regulamentação têm por objetivo notificar o usuário sobre restrições, proibições e obrigações que governam o uso da via, bem como sobre a permissão de estacionar em determinado local.

O sinal R-1 – parada obrigatória é empregado sempre que seja necessária a parada de um veículo, na via secundária, ao se aproximar de uma via preferencial, sendo, assim, aplicado em: cruzamento de via preferencial; conversão à esquerda para entrada em uma via principal com mão dupla; conversão à direita para entrada em uma via principal, onde assim o determinem as condições técnicas e(ou) operacionais no local da interseção, como falta de faixa de aceleração, restrições de visibilidade, diferenciais de velocidade e intensidade do tráfego da via principal, por exemplo; outros casos de cruzamento ou incorporação onde o histórico de acidentes indicar; cruzamento em nível de vias férreas.

QUESITOS AVALIADOS

Quesito 2.1

- 0 – Não abordou nenhum dos objetivos dos sinais de regulamentação.
- 1 – Abordou apenas um objetivo dos sinais de regulamentação.
- 2 – Abordou apenas dois objetivos dos sinais de regulamentação.
- 3 – Abordou três objetivos dos sinais de regulamentação.

Quesito 2.2

- 0 – Não identificou o sinal como parada obrigatória.
- 1 – Identificou o sinal como parada obrigatória.

Quesito 2.3

- 0 – Não apresentou nenhuma situação em que é aplicado o sinal R-1 – parada obrigatória.
- 1 – Apresentou apenas uma situação em que é aplicado o sinal R-1 – parada obrigatória.
- 2 – Apresentou apenas duas situações em que é aplicado o sinal R-1 – parada obrigatória.
- 3 – Apresentou apenas três situações em que é aplicado o sinal R-1 – parada obrigatória.
- 4 – Apresentou quatro situações em que é aplicado o sinal R-1 – parada obrigatória.

AGÊNCIA ESTADUAL DE REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DE MATO GROSSO (AGER/MT)

CARGO 8: ANALISTA REGULADOR – PERFIL: ENGENHARIA CIVIL

Prova Discursiva – Questão 4

Aplicação: 30/4/2023

PADRÃO DE RESPOSTA DEFINITIVO

A descrição e as possíveis causas dos três tipos de trincas mencionados no comando estão apresentadas a seguir.

- **Trinca transversal:** trinca isolada, que pode ser curta ou longa, em direção perpendicular ao eixo da via. As suas principais causas são: contração da capa asfáltica causada devido a baixas temperaturas ou ao endurecimento do asfalto; e propagação de trincas nas camadas inferiores à do revestimento da estrada;
- **Trinca longitudinal:** trinca isolada, que pode ser curta ou longa, em direção predominantemente paralela ao eixo da via. As suas principais causas são: má execução da junta longitudinal de separação entre as duas faixas de tráfego; recalque diferencial; contração de capa asfáltica devido a baixas temperaturas ou ao endurecimento do asfalto; propagação de trincas nas camadas inferiores à do revestimento da estrada.
- **Trinca em malha (ou couro de jacaré):** conjunto de trincas interligadas sem direções definidas, as quais se assemelham ao aspecto de couro de jacaré. As suas principais causas são: colapso do revestimento asfáltico devido à repetição das ações do tráfego; subdimensionamento ou má qualidade da estrutura ou de uma das camadas do pavimento; baixa capacidade de suporte do solo; envelhecimento do pavimento (fim da vida); asfalto duro ou quebradiço.

QUESITOS AVALIADOS

Quesito 2.1 Trinca transversal

- 0 – Não descreveu as características da trinca transversal nem citou duas possíveis causas de sua ocorrência.
1 – Descreveu as características da trinca transversal, mas mencionou apenas uma ou nenhuma das possíveis causas de sua ocorrência.
2 – Descreveu satisfatoriamente as características da trinca transversal e mencionou duas possíveis causas de sua ocorrência.

Quesito 2.2 Trinca longitudinal

- 0 – Não descreveu as características da trinca longitudinal nem citou duas possíveis causas de sua ocorrência.
1 – Descreveu as características da trinca longitudinal, mas mencionou apenas uma ou nenhuma das possíveis causas de sua ocorrência.
2 – Descreveu satisfatoriamente as características da trinca longitudinal e mencionou duas possíveis causas de sua ocorrência.

Quesito 2.3 Trinca em malha (ou couro de jacaré)

- 0 – Não descreveu as características da trinca em malha (ou couro de jacaré) nem citou duas possíveis causas de sua ocorrência.
1 – Descreveu as características da trinca em malha (ou couro de jacaré), mas mencionou apenas uma ou nenhuma das possíveis causas de sua ocorrência.
2 – Descreveu satisfatoriamente as características da trinca em malha (ou couro de jacaré) e mencionou duas possíveis causas de sua ocorrência.