

NOTA TÉCNICA Nº 051/2015/GEINV/SUINF

Brasília, 20 de outubro de 2015.

Assunto: Proposta da 12ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio do Pólo Rodoviário de Pelotas/RS – Concessionária ECOSUL S.A.

Referente: Processo nº 50500.273602/2015.

I. OBJETIVO

1. A presente Nota Técnica tem por objetivo apresentar a análise, no que compete a esta GEINV/SUINF, sobre a proposta de Revisão Ordinária e Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio do Polo Rodoviário de Pelotas/RS, concedido à Empresa Concessionária de Rodovias do Sul S/A – ECOSUL S/A. Serão propostas as alterações no Cronograma Financeiro de Investimentos e Custos Operacionais do Fluxo de Caixa da Concessão.
2. Foi proposto incremento de investimentos e custos operacionais no PER pela Concessionária por meio da Carta CE 777/2015-DS, de 08/09/2015 e CE 770/2015-GAC, de 02/09/2015.
3. Informamos que as inexecuções do ano de 2014 estão descritas no Processo Administrativo nº 50520.006818/2015-20 – Inexecuções 2014 – Polo Rodoviário de Pelotas.
4. Sobre o normativo da ANTT quanto às Revisões, cabe ressaltar o disposto na Resolução nº 675/04, alterada pela Resolução nº 1.578/06, de 17/08/2006 e transcrita a seguir.

“Art. 2º. Nas Revisões Ordinárias serão considerados:

(...)

III – as repercussões no cronograma financeiro decorrentes de:

a) antecipações e postergações autorizadas ou inexecuções de obras ou serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração;

b) alterações no Programa de Exploração por inclusão, exclusão ou alterações de obras e serviços autorizados pela ANTT, em caráter excepcional ou em regime de emergência. "(grifo nosso)

5. Cabe ressaltar ainda o disposto na Resolução nº 1.187/05, de 09/11/2005, alterada pela Resolução nº 2.554/08, de 14/02/08 e transcrita a seguir.

"Art. 23. As repercussões econômico-financeiras serão consideradas em:

I - revisões ordinárias, realizadas anualmente na forma de regulamentação específica, nos casos de:

a) antecipações e postergações autorizadas ou inexecuções de obras e serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração;

b) modificações no Programa de Exploração por inclusão, exclusão ou alteração de obras e serviços, autorizadas pela ANTT, em caráter excepcional ou em regime de emergência; e

II - revisão de reavaliação, realizada a cada cinco anos, nos termos do artigo 20.

III - revisão extraordinária, nos demais casos previstos em lei, contrato e Resoluções da ANTT." (grifo nosso)

6. Vale destacar ainda que todos os valores apresentados neste documento estão a preços iniciais de dezembro de 1999, data base dos preços da apresentação da proposta de tarifa vencedora da licitação da rodovia em questão.

7. A apuração preliminar de eventual responsabilidade pelas inexecuções relativas ao ano de 2014 verificadas na presente Nota foi realizada por meio do Parecer Técnico nº250/2015/GEINV/SUINF, de 16/09/2015.

8. Por fim, ressaltamos o disposto na Resolução nº 3.651/2011, de 07/04/2011, publicada em 12/04/2011, cujo trecho é transcrito a seguir:

"Art. 2º A metodologia de que trata esta Resolução consiste na recomposição do equilíbrio contratual, na

hipótese de inclusão, após a publicação desta resolução, de investimentos ou serviços não previstos na proposta inicial, por meio da adoção de um Fluxo de Caixa Marginal, projetado em razão do evento que ensejar a recomposição, considerando:

I- os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e

II - os fluxos das receitas marginais resultantes da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro."

9. Do exposto, esclarecemos que as modificações no cronograma de investimentos serão classificadas, preliminarmente, por esta GEINV, em Revisão Ordinária, Revisão Extraordinária, Fluxo Marginal e Fluxo Original. No entanto, essa classificação deverá ser ratificada pela GEROR, uma vez que os reflexos alteram o cálculo da tarifa básica de pedágio efetuada por aquela Gerência.

10. Dessa forma, apresentamos comentários e discussões a respeito dos itens para os quais se propõe alterações em relação ao Cronograma Financeiro, referente às obras e serviços do Programa de Exploração da Rodovia (PER) do Polo Rodoviário de Pelotas.

II. ANÁLISE

i. INEXEÇÕES REFERENTES AO ANO CALENDÁRIO 2014

11. As inexecuções das obras e serviços referentes ao ano calendário 2014 foram apuradas por meio do Parecer Técnico nº41/2015/GEINV/SUINF, de 23/02/2015, no Processo Administrativo nº 50520.006818/2015-20.

12. Ressaltamos que os valores adotados na Revisão Ordinária encontram-se nas tabelas dos respectivos itens, junto com a Revisão Extraordinária.

ITEM A 2.1 – Pavimentos

13. Inicialmente, destacamos que será realizada adequação da planilha de inexecução proposta para o referido item no Parecer Técnico de Inexecução nº41/2015/GEINV/SUINF, visto que foi identificado erro material no cronograma proposto naquele Parecer.

14. Salientamos também o conteúdo do Parecer Técnico nº250/2015/GEINV/SUINF, por meio do qual esta GEINV analisou a responsabilidade prévia da inexecução do ano de 2014 da ECOSUL. De acordo com o referido parecer, a inexecução apurada para a obra de recapeamento com PMQ (acostamentos)-km 114,960 ao km 116,260, no valor de R\$ 4.549,33, não se constitui propriamente em inexecução, mas em ajuste de valor a ser efetuado no projeto As Built do projeto executivo.

15. Dessa forma, informamos que será desconsiderada a inexecução de R\$ 4.569,33, referente ao valor de inexecução da obra de recapeamento em questão, apurado no Parecer de Inexecução nº nº41/2015/GEINV/SUINF.

Cronograma físico-financeiro item A.2.1 (valores em R\$ - data base: dez/1999)

Cronograma físico-financeiro para o item A.2.1 (valores em R\$ - data base dezembro/1999)						
Fluxo	Total (R\$)	2013	2014	2015	2016	2017
FO	53.904.109,75	2.810.789,38	2.770.970,57	2.532.338,71	2.278.459,03	1.541.414,75
FM	55.126.912,09	3.504.093,19	2.550.630,91	0,00	11.179.289,34	8.899.853,45
FO	57.486,47		57.486,47			
FM	0,00		0,00			
FO	53.904.109,75	2.810.789,38	2.713.484,10	2.589.825,18	2.278.459,03	1.541.414,75
FM	55.126.912,09	3.504.093,19	2.550.630,91	0,00	11.179.289,34	8.899.853,45
CT	109.031.021,85	6.314.882,57	5.259.565,68	2.589.825,18	13.457.748,37	10.441.268,20

Legenda:

I – Cronograma vigente no Fluxo Original

II – Cronograma vigente Fluxo Marginal

III - Inexecução de 2014-Fluxo Original

IV - Inexecução de 2014-Fluxo Marginal

V– Cronograma proposto pela ANTT – Revisão Ordinária no Fluxo Original

VI- Cronograma proposto pela ANTT – Revisão Ordinária no Fluxo Marginal

VII – Cronograma Total proposto pela ANTT – Revisão Ordinária

ITEM A.2.3 – RECUPERAÇÃO ESTRUTURAL – OBRAS DE ARTE ESPECIAIS

16. Retificamos a planilha de inexecução proposta para o referido item no Parecer Técnico de Inexecução nº41/2015/GEINV/SUINF, visto que foi identificado erro material no cronograma proposto naquele Parecer.

17. Além disso, informamos que de acordo com Parecer Técnico nº250/2015/GEINV/SUINF, por meio do qual esta GEINV analisou a responsabilidade prévia da inexecução do ano de 2014 da ECOSUL, foi

constatado pela COINF/URRS, que a execução física da obra de Recuperação de OAE-Arroio Cadeia-Km 95 da BR-392, pista sul, foi de 94 %.

18. Dessa forma, será corrigido o cronograma proposto no Parecer Técnico de Inexecução nº 41/2015/GEINV/SUINF, que considerava a execução física da referida obra em 80%. Assim, passa a ser considerado que a Concessionária executou o percentual de 94% do previsto no ano de 2014 para a execução da referida obra, no caso, R\$ 197.087,85. Consequentemente a inexecução do ano de 2014 fica em 6% do valor previsto para o ano de 2014, no valor de R\$ 12.580,08.

Cronograma físico-financeiro item A.2.3 (valores em R\$ - data base: dez/1999)

Cronograma físico-financeiro para o item A.2.3 (valores em R\$ - data base dezembro/1999)						
Item	Fluxo	Total (R\$)	2013	2014	2015	2016
I	FO	4.718.038,07	2.243.393,05	209.667,93	561.115,94	
II	FM	620.288,37		620.288,37		
III	FO	41.933,59		12.580,08		
IV	FM	620.288,37		620.288,37		
V	FO	4.718.038,07	2.243.393,05	197.087,85	573.696,02	
VI	FM	620.288,37			620.288,37	
VII	CT	5.338.326,44	2.243.393,05	197.087,85	1.193.984,39	

Legenda:

I – Cronograma vigente no Fluxo Original 41.933,59

II – Cronograma vigente Fluxo Marginal

III - Inexecução de 2014-Fluxo Original

IV - Inexecução de 2014-Fluxo Marginal

V– Cronograma proposto pela ANTT – Revisão Ordinária no Fluxo Original

VI- Cronograma proposto pela ANTT – Revisão Ordinária no Fluxo Marginal

VII – Cronograma Total proposto pela ANTT – Revisão Ordinária

A 2.4 – Elementos de Proteção e Segurança

19. Retificamos a planilha de inexecução proposta para o referido item no Parecer Técnico de Inexecução nº41/2015/GEINV/SUINF, visto que foi identificado erro material no cronograma proposto naquele Parecer.

Cronograma físico-financeiro item A.2.4- (valores em R\$ - data base: dez/1999)

Cronograma físico-financeiro para o item A.2.4 (valores em R\$ - data base dezembro/1999)						
Item	Fluxo	Total (R\$)	2013	2014	2015	2016
I	FO	7.881.436,37	451.230,32	376.541,43	180.280,00	270.170,00
II	FM	7.237.843,07	1.813.036,99	1.763.277,11	1.858.876,73	452.356,25
III	FO					
IV	FM	18.621,03		18.621,03		
V	FO	7.881.436,37	451.230,32	376.541,43	180.280,00	270.170,00
VI	FM	7.237.843,07	1.813.036,99	1.744.656,08	1.877.497,76	452.356,25
VII	CT	15.119.279,43	2.264.267,31	2.121.197,51	2.057.777,76	270.170,00

Legenda:

I – Cronograma vigente no Fluxo Original

II – Cronograma vigente Fluxo Marginal

III - Inexecução de 2014-Fluxo Original

IV - Inexecução de 2014-Fluxo Marginal

V- Cronograma proposto pela ANTT – Revisão Ordinária no Fluxo Original

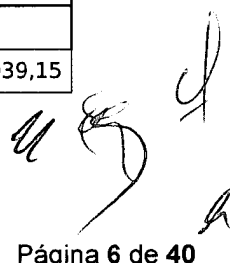
VI- Cronograma proposto pela ANTT – Revisão Ordinária no Fluxo Marginal

VII – Cronograma Total proposto pela ANTT – Revisão Ordinária

ITEM A.2.6 – RECUPERAÇÃO ESTRUTURAL – DRENAGEM E OBRAS DE ARTE CORRENTES

Cronograma físico-financeiro item A.2.6- (valores em R\$ - data base: dez/1999)

Cronograma físico-financeiro para o item A.2.6 (valores em R\$ - data base dezembro/1999)						
Item	Fluxo	Total (R\$)	2013	2014	2015	2016
I	FO	5.997.176,50	271.908,67	355.877,86	360.121,55	368.039,15
II	FM	1.931.816,92	709.872,46	992.278,75	229.665,71	
III	FO					
IV	FM	18.257,94		18.257,94		
V	FO	5.997.176,50	271.908,67	355.877,86	360.121,55	368.039,15
VI	FM	1.931.816,92	709.872,46	974.020,81	247.923,65	
VII	CT	7.928.993,43	981.781,13	1.329.898,67	608.045,20	368.039,15



Legenda:

- I – Cronograma vigente no Fluxo Original
- II – Cronograma vigente Fluxo Marginal
- III - Inexecução de 2014-Fluxo Original
- IV - Inexecução de 2014-Fluxo Marginal
- V- Cronograma proposto pela ANTT – Revisão Ordinária no Fluxo Original
- VI- Cronograma proposto pela ANTT – Revisão Ordinária no Fluxo Marginal
- VII – Cronograma Total proposto pela ANTT – Revisão Ordinária

B 7 – Monitoração nos Sistemas de Operação

Cronograma físico-financeiro item B.7- (valores em R\$ - data base:dez/1999)

Cronograma físico-financeiro para o item B.7 (valores em R\$ - data base maio/1995)						
Item	Fluxo	Total (R\$)	2013	2014	2015	2016
I	FO	733.506,00		48.215,40	20.505,40	20.505,40
II	FO	48.215,40		48.215,40		
III	FO	733.506,00			68.720,80	20.505,40

Legenda:

- I – Cronograma vigente no Fluxo Original
- II - Inexecução de 2014-Fluxo Original
- III – Cronograma Total proposto pela ANTT – Revisão Ordinária

ITEM C.1 – MANUTENÇÃO – PAVIMENTOS

20. Informamos que de acordo com Parecer Técnico nº250/2015/GEINV/SUINF, por meio do qual esta GEINV analisou a responsabilidade prévia da inexecução do ano de 2014 da ECOSUL, foi constatado que a inexecução de 1,07% (R\$ 5.301,61) apontada para o item, não pode ser considerada como inexecução contratual por parte da ECOSUL.

21. O motivo apontado foi que o investimento inserido para a manutenção da Pista Nova da BR-392 foi incorporado ao Contrato de Concessão com base em critério global, a fim de atender aos parâmetros de desempenho estabelecidos no PER, apresentando assim, cronograma de execução indicativo.

22. Dessa forma, não cabe avaliação da inexecução do serviço, mas cabe eventual aplicação de penalidade por parte da fiscalização em caso de descumprimento dos parâmetros de desempenho definidos.

[Assinaturas]

23. Sendo assim, informamos que não ocorreu inexecução contratual para o referido item no ano de 2014, sendo mantido o cronograma de inexecução do item C.1 conforme quadro abaixo.

Cronograma físico-financeiro item C.1- (valores em R\$ - data base:dez/1999)

Cronograma físico-financeiro para o item C.1(valores em R\$ - data base maio/1995)						
Item	Fluxo	Total (R\$)	2013	2014	2015	2016
I	FO	26.047.017,25	731.086,67	490.362,66	809.925,13	713.434,09
II	FM	25.047.394,87	300.180,41	5.301,61	2.364.982,30	1.594.350,32
III	FO					
IV	FM					
V	FO	26.047.017,25	731.086,67	490.362,66	809.925,13	713.434,09
VI	FM	25.047.394,87	300.180,41	5.301,61	2.364.982,30	1.594.350,32
VII	CT	51.094.412,12	1.031.267,08	495.664,27	3.174.907,43	2.307.784,41

Legenda:

I – Cronograma vigente no Fluxo Original

II – Cronograma vigente Fluxo Marginal

III - Inexecução de 2014-Fluxo Original

IV - Inexecução de 2014-Fluxo Marginal

V– Cronograma proposto pela ANTT – Revisão Ordinária no Fluxo Original

VI- Cronograma proposto pela ANTT – Revisão Ordinária no Fluxo Marginal

VII – Cronograma Total proposto pela ANTT – Revisão Ordinária

ii. ALTERAÇÕES NO PER PROPOSTA PELA CONCESSIONÁRIA

A – RECUPERAÇÃO DA RODOVIA

A.2.1 – PAVIMENTOS

1- PROPOSTA DA CONCESSIONÁRIA

24. Por meio da carta CE 777/2015-DS, de 08/09/2015, a Concessionária encaminhou a proposta de alteração no PER quanto ao item A.2.1-Recuperação da Rodovia-Pavimentos.

25. Conforme descrito no item “Ajustes nos cronogramas de investimentos-FCM”, referente à “8ª Revisão Extraordinária”, a ECOSUL propôs que a exclusão dos investimentos nos itens A.2.1 e A.2.4 que seriam utilizados na reconstrução dos acostamentos nos anos de 2015 e 2016, seja



integralmente realizada no Fluxo Marginal. A proposta da Concessionária está transcrita no texto abaixo.

“ No que diz respeito aos aspectos a serem considerados na 8ª Revisão Extraordinária da TBP, observamos neste primeiro momento a necessidade de ajustes nos cronogramas de investimentos do fluxo de caixa marginal.

Inicialmente, destacamos os investimentos para a execução do projeto de reconstrução dos acostamentos da BR-116, entre Pelotas e Jaguarão. Como é do conhecimento desta SUINF, a 11ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária do Polo Pelotas contemplou a inclusão de investimentos para a recuperação e manutenção de todo o pavimento do Polo Pelotas até o ano de 2026, ano em que se encerra a Concessão.

Durante aquele processo de revisão, a Concessionária solicitou a manutenção nos anos de 2015 e 2016 dos investimentos constantes no fluxo de caixa original nos itens A.2.1 e A.2.4 para a continuidade do projeto de reconstrução dos acostamentos da BR-116 (Pelotas-Jaguarão), de modo que nestes anos os valores para o projeto de recuperação de todo o Polo deveriam ser inseridos apenas no fluxo de caixa marginal.

Em resposta, a GEINV informou através do item 45 da Nota Técnica nº 057/2014/GEINV/SUINF, de 26 de novembro de 2014:

45. Informamos que conforme proposto na Carta CE 1084/2014-DS, de 13/11/2014, será mantido os valores dos recursos de 2015 e 2016, a fim de permitir a continuidade dos projetos de recuperação dos acostamentos da BR-116, trecho Pelotas-Jaguarão. Ressalta-se que o projeto de recuperação do acostamento será submetido à análise de compatibilidade com o projeto de recuperação aprovado dos novos investimentos.

Ocorre que, após a análise dos projetos apresentados pela Ecosul, a GEINV manifestou sua objeção informando que o projeto de recuperação do acostamento estava contemplado no projeto de recuperação do pavimento de todo o Polo Pelotas, aprovado na ocasião da última revisão tarifária.

Diante da objeção, após reunião havida em 15/04/2015 na sede desta ANTT, a Concessionária, a GEINV e a GEPRO acordaram que, mesmo sem a aceitação do projeto executivo, as obras de recuperação seriam realizadas pela

Concessionária, tendo em vista a necessidade de intervenção nos acostamentos da rodovia em comento.

Em contrapartida, haja vista que os valores constantes no cronograma de investimentos destes itens não serão mais destinados a este projeto, a Concessionária propôs através da CE 453/2015-GAC, de 27 de maio de 2015, a postergação dos valores, sem prejuízo sobre a responsabilidade da postergação, de modo que a Concessionária e a GEINV decidiriam em conjunto sobre a destinação e utilização destes valores na ocasião da próxima revisão tarifária.

A GEINV, por sua vez, propôs a exclusão dos recursos estipulados no cronograma de investimentos referentes a estes serviços previstos em 2015 e 2016, tanto no item A.2.1 quanto no item A.2.4.

Nesta lógica, haja vista que na aprovação do projeto de recuperação do pavimento de todo o Polo foram mantidos até 2021 os valores das rubricas A.2.1 e A.2.4 do fluxo de caixa original, sendo acrescidos ao fluxo de caixa marginal apenas a diferença entre o investimento aprovado e o valor existente no cronograma contratual, é do entendimento desta Concessionária que a proposta de exclusão dos recursos que seriam utilizados na reconstrução dos acostamentos seja realizada em 2015 e 2016 no fluxo de caixa marginal.”

26. No item “Reajuste Ligantes Betuminosos-Projeto de Recuperação do Pavimento 2016-2021” da Carta CE-777/2015-DS, a ECOSUL propôs revisão dos valores aprovados no Projeto de Recuperação do Pavimento entre os anos de 2016 a 2021, considerando o reajuste dos ligantes asfálticos promovidos pela Petrobrás. A proposta da Concessionária está descrita abaixo.

“Através da correspondência CE 514/2015-DS, de 17 de julho de 2015 (em anexo), a Concessionária apresentou pleito de revisão do projeto de recuperação do pavimento, aprovado por esta Agência através do RAP nº 1654/2014, na ocasião da 11ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária da TBP. Explica-se:

O referido projeto fora aprovado em 12 de novembro de 2014, tendo sido apresentado conforme preconizado na Resolução nº 3.651/2011 e no 3º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, que dispõem sobre a metodologia de aprovação e inclusão de novos investimentos através de Fluxo de Caixa Marginal.

Nesta lógica, para a orçamentação do projeto foram adotados os preços unitários do Sistema de Custos Rodoviários (SICRO) divulgados pelo DNIT para o estado do Rio Grande do Sul em maio de 2014, bem como, para os materiais betuminosos, o Levantamento de Preços divulgados pela ANP para o estado no mês de julho de 2014, últimas bases de preços vigentes à época do projeto.

Ocorre que, como é do conhecimento desta Agência, nos meses de novembro e dezembro a Petrobrás (Petróleo Brasileiro S/A), empresa estatal de economia mista controlada pela União e que detém o monopólio como fornecedora de produtos asfálticos no Brasil, sendo os preços fixados de modo a atender os interesses do Governo Federal, servindo de instrumento de política econômica nacional, promoveu reajuste extraordinário dos ligantes asfálticos em patamares muito superiores à variação anual do índice de reajustamento da tarifa.

Considerando que se trata de um fato posterior à aprovação do projeto, impactando significativamente o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, condição básica estipulada no artigo 65, II, alínea "d" e parágrafo 6º da Lei nº 8666/93, bem como a previsão no Contrato de Concessão e no Primeiro Termo Aditivo, através das cláusulas 8.1 do Contrato e 7.2, 9.1, 9.2 e 9.3 do Termo Aditivo, que determinam a manutenção durante todo período de concessão do equilíbrio econômico-financeiro pactuado e a necessidade de imediata revisão na hipótese de fato do príncipe, configurando álea extraordinária e extracontratual, tal como o caso em tela, solicitamos a inclusão neste processo de revisão dos valores apresentados no relatório anexo à CE 514/2015-DS."

2 – PROPOSTA ANTT

27. Em primeiro lugar, destacamos que esta GEINV propôs na 11ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária, conforme proposta da ECOSUL, manter os recursos previstos nos anos de 2015 e 2016 dos investimentos constantes no Fluxo de Caixa Original nos itens A.2.1 e A.2.4, visando dar continuidade ao projeto de reconstrução dos acostamentos da BR-116 (Pelotas-Jaguarão). Vejamos o item 45 da Nota Técnica nº 57/2015/GEINV/SUINF, que trata da análise em questão.



45. Informamos que conforme proposto na Carta CE 1084/2014-DS, de 13/11/2014, será mantido os valores dos recursos de 2015 e 2016, a fim de permitir a continuidade dos projetos de recuperação dos acostamentos da BR-116, trecho Pelotas-Jaguarão. Ressalta-se que o projeto de recuperação do acostamento será submetido à análise de compatibilidade com o projeto de recuperação aprovado dos novos investimentos.

28. Por meio da Nota Técnica nº 065/2014/GEINV/SUINF, referente à 11ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária foram mantidos os valores dos recursos previstos em 2015 e 2016 para os itens A.2.1 e A.2.4, visando permitir a continuidade dos projetos de recuperação dos acostamentos da BR-116, trecho Pelotas Jaguarão. De acordo com a referida Nota, foi previsto no item A.2.1 R\$ 2.532.338,71 no ano de 2015 e R\$ 2.278.459,03 no ano de 2016, ambos no Fluxo Original. Quanto ao item A.2.4 foi previsto R\$ 180.280,00 no ano de 2015 e R\$ 270.170,00 no ano de 2016, ambos no Fluxo Original.

29. Posteriormente, por meio do Ofício nº 77/2015/GEINV/SUINF, de 16/01/2015, esta GEINV solicitou à Concessionária que fosse enviado o Projeto Executivo de Recuperação do Acostamento do trecho Jaraguão-Pelotas, visando utilizar os recursos mantidos no Fluxo da Concessão para este fim. Dessa forma, por meio da Carta CE-121/2015-GEN, de 20/02/2015, a ECOSUL encaminhou o referido projeto executivo para análise da ANTT.

30. Após análise, por meio do Ofício nº 425/2015/GEINV/SUINF, de 25/03/2015, esta GEINV informou à Concessionária, a objeção ao referido projeto executivo. De acordo com o Ofício, a análise do projeto executivo indicou que a recuperação do pavimento do acostamento de todo o Polo Pelotas, inclusive no trecho Pelotas-Jaguarão, está contemplada no Projeto de Recuperação do Pavimento de todo o Polo Rodoviário de Pelotas, aprovado por meio do Relatório de Análise de Projeto nº 1654/2014, de 12/11/2014.

31. Em resposta ao referido Ofício de objeção, a Concessionária propôs por meio da Carta CE 453/2015-GAC, de 27/05/2015, a postergação de todo o montante do serviço de Recuperação do Acostamento do Trecho Pelotas-Jaguarão, BR-116/RS, previsto no ano de 2015 para o ano de 2016, sem apuração de responsabilidade da Concessionária.

32. No entanto, por meio do Ofício nº 837/2015/GEINV/SUINF, de 30/06/2015, esta GEINV se manifestou quanto à proposta da ECOSUL apresentada na Carta CE 453/2015-GAC. De acordo com o referido Ofício, esta GEINV informou que na presente Revisão da Tarifa Básica de Pedágio seria proposta a exclusão dos recursos estipulados no Cronograma de Investimentos referentes ao serviço em questão, tendo em vista que o valor correspondente à recuperação dos acostamentos em Jaguarão/RS já está

contemplado no valor global aprovado no projeto de recuperação do pavimento do Polo Pelotas.

33. Dessa forma, em atendimento ao exposto no Ofício nº837/2015/GEINV/SUINF, propomos excluir do Fluxo da Concessão os valores existentes nos itens A.2.1 e A.2.4 para a execução das obras de recuperação do pavimento do acostamento no Polo Pelotas.

34. Quanto ao pedido da Concessionária de que tal exclusão seja realizada integralmente no Fluxo de Caixa Marginal da Concessão, informamos que esta GEINV entende ser pertinente tal procedimento, não apresentando objeção quanto ao pleito da ECOSUL. No entanto, o valor referente ao item A.2.1-ano 2015 (R\$ 2.532.338,71), será excluído integralmente do Fluxo Original, já que não existe recurso previsto para o ano de 2015 no referido item.

35. Consequentemente, para o item A.2.1, propomos a exclusão no ano de 2015 de R\$ 2.532.338,71-FO, e no ano de 2016, propomos excluir R\$ 2.278.459,03-Fluxo Marginal. Quanto ao item A.2.4, propomos a exclusão no ano de 2015 de R\$ 180.280,00, e no ano de 2016, propomos excluir R\$ 270.170,00, ambos no Fluxo Marginal.

36. Com relação à solicitação de Reajuste dos Ligantes Betuminosos referentes ao Projeto de Recuperação do Pavimento, informamos que a GEFOR/SUINF está analisando o pleito da Concessionária. Assim, por meio do Memorando nº1100/2015/GEINV/SUINF, de 02/10/2015 esta GEINV demandou manifestação sobre o pleito àquela Gerência, que até esse momento não se manifestou sobre o assunto.

37. Diante dos fatos, informamos não ser pertinente atender o pleito da Concessionária quanto ao Reajuste dos Ligantes Betuminosos, tendo em vista ser necessário conhecer o posicionamento da GEFOR/SUINF.

38. Diante do exposto acima, propomos a adequação no cronograma de investimentos, conforme o quadro abaixo.

A.2.1 – Pavimentos (Sem Investimento)

Cronograma físico-financeiro item A.2.1 (valores em R\$ - data base: dez/1999)

		Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)				
				2013	2014	2015	2016	2017
VIGENTE	I	FO	53.904.109,75	2.810.789,38	2.770.970,57	2.532.338,71	2.278.459,03	1.541.414,75
	II	FM	55.126.912,09	3.504.093,19	2.550.630,91	0,00	11.179.289,34	8.899.853,45
RO	III	FO	53.904.109,75	2.810.789,38	2.713.484,10	2.589.825,18	2.278.459,03	1.541.414,75
	IV	FM	55.126.912,09	3.504.093,19	2.546.081,58	0,00	11.179.289,34	8.899.853,45

RE	V	FO	51.371.771,04	2.810.789,38	2.713.484,10	57.486,47	2.278.459,03	1.541.414,75
	VI	FM	52.848.453,06	3.504.093,19	2.550.630,91	0,00	8.900.830,31	8.899.853,45
Total	VII	CT	104.220.224,01	6.314.882,57	5.259.565,68	57.486,47	11.179.289,34	10.441.268,20
		Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)				
				2018	2019	2020	2021	2022
VIGENTE	I	FO	53.904.109,75	2.500.357,66	1.899.948,45	1.038.440,00	2.747.293,20	0,00
	II	FM	55.126.912,09	7.073.886,72	6.990.897,95	6.646.689,57	5.093.410,74	0,00
RO	III	FO	53.904.109,75	2.500.357,66	1.899.948,45	1.038.440,00	2.747.293,20	0,00
	IV	FM	55.126.912,09	7.073.886,72	6.990.897,95	6.646.689,57	5.093.410,74	0,00
RE	V	FO	51.371.771,04	2.500.357,66	1.899.948,45	1.038.440,00	2.747.293,20	0,00
	VI	FM	52.848.453,06	7.073.886,72	6.990.897,95	6.646.689,57	5.093.410,74	0,00
Total	VII	CT	104.220.224,01	8.574.244,38	8.890.846,40	7.685.129,57	7.840.703,94	0,00

Legenda:

I - Cronograma Vigente - Fluxo Original (FO)

II - Cronograma Vigente - Fluxo Marginal (FM)

III - Cronograma Proposto ANTT - Revisão Ordinária (Inexecuções 2014) – FO

IV- Cronograma Proposto ANTT - Revisão Ordinária (Inexecuções 2014) - FM

V- Cronograma Proposto ANTT - Revisão Extraordinária Total-FO

VI- Cronograma Proposto ANTT - Revisão Extraordinária Total-FM

VII - Cronograma Total do Item - FO+FM

A.2.3 – OBRAS-DE-ARTE-ESPECIAIS

1 – PROPOSTA DA CONCESSIONÁRIA

39. Por meio da Carta CE 777/2015-DS, de 08/09/2015, a Concessionária encaminhou a proposta de alteração no PER quanto ao item A.2.3-Obras-de-Artes Especiais.

40. Conforme descrito no item “Novos Investimentos-Obras de Artes Especiais”, referente à “8ª Revisão Extraordinária”, a ECOSUL propôs a Recuperação no ano de 2016 da Ponte sobre o Rio Camaquã, localizada no Km 182+164 da BR-392/RS, e a Ponte sobre o Arroio Evaristo, no Km 429+569 da BR-116/RS. A proposta da Concessionária está transcrita no texto abaixo.

“De forma similar ao pleito apresentado e aprovado nos anos anteriores, em função do nível deficiente de investimentos previstos no Programa de Exploração das Rodovias (PER) do Polo Rodoviário de Pelotas/RS, situação recorrentemente apresentada pela Concessionária à

ANTT, bem como plenamente reconhecida por esta Agência, a Ecosul propõe a inserção no PER de investimentos adicionais para o ano de 2016, de forma a suprir demandas prioritárias no tocante à recuperação de obras de arte especiais e à implantação de drenos de pavimento e dispositivos de segurança (defensas metálicas).

Para a recuperação das obras de arte especiais, item A.2.3 do PER, a GEINV solicitou manifestação da Concessionária acerca da necessidade de inclusão no cronograma contratual de 2016 de investimentos para a recuperação estrutural de obras de arte especiais.

Em resposta ao questionamento da GEINV, a Concessionária apresentou por meio das correspondências CE 749/2015-GEN (em anexo), enviada à Unidade Regional do Rio Grande do Sul – URRS/COINF, e CE 770/2015-GAC, enviada à GEINV/SUINF e também apresentada em anexo, manifestação indicando a necessidade de recuperação em 2016 da Ponte sobre o Rio Camaquã, localizada no km 182+164 da BR-392/RS, e a Ponte sobre o Arroio Evaristo, no km 429+569 da BR-116/RS.

Oportuno ressaltar que a escolha da Concessionária fora aprovada pela COINF/URRS, conforme correspondência eletrônica datada de 1º de setembro de 2015, acostada junto a este documento.

Nesta lógica, serão apresentados nos próximos dias para análise e aprovação desta Agência, os projetos executivos de recuperação estrutural das duas pontes em comento, visando a inclusão dos investimentos pertinentes no cronograma contratual do ano de 2016, através de fluxo de caixa marginal.

Não obstante, destacamos que na CE 770/2015-GAC a Concessionária apresentou proposta de utilização para tais obras do saldo total de investimentos do ano de 2015 no valor de R\$ 809.040,58 – sendo R\$ 401.909,30 no fluxo de caixa original e R\$ 407.131,28 no fluxo de caixa marginal – de modo a minimizar os impactos no equilíbrio econômico-financeiro da inclusão de novos investimentos para a recuperação das OAEs em 2016 e otimizar os recursos existentes no PER.”



41. Em primeiro lugar, destacamos que no parágrafo 73 da Nota Técnica nº041/2014/GEINV/SUINF, referente a última Revisão Tarifária, esta GEINV demonstra a importância de viabilizar as obras de Recuperação das OAEs existentes nas rodovias do Polo Pelotas, dentre as quais se encontram a Ponte sobre o Rio Camaquã, Km 182+164 da BR-392/RS, e a Ponte sobre o Arroio Evaristo, Km 429+569 da BR-116/RS.

"Ressaltamos, porém, que diante da situação das OAEs apresentadas pela Concessionária, e considerando a obrigação da prestação do serviço adequado pela Concessionária, entendemos ser necessária a priorização destes projetos executivos por parte da Concessionária conforme as normas da ANTT".

42. Sendo assim, por meio da Carta CE-749/2015-GEN, de 26/08/2015, a ECOSUL apresentou à COINF/URRS justificativas de prioridade visando à inclusão das obras de recuperação da ponte sobre Arroio Evaristo, Km 429+569 da BR-116/RS e da ponte sobre o Rio Camaquã, km 182+164 no cronograma de investimentos para o ano de 2016.

43. Posteriormente, por meio do Parecer Técnico nº242/COINF/ANTT/URRS/2015, de 31/08/2015, a Unidade Regional do Rio Grande do Sul se manifestou favoravelmente pela priorização das referidas pontes e sua inclusão nos investimentos para o ano de 2016.

44. Diante do exposto, esta GEINV entende ser pertinente incluir no Fluxo de Concessão os recursos necessários às obras de recuperação das duas pontes.

45. Por meio da Carta CE-867/2015-GAC, de 07/10/2015, a Concessionária encaminhou o Projeto Executivo de Recuperação da Ponte sobre o Arroio Evaristo. Além disso, a ECOSUL também enviou por meio da Carta CE-868/2015-GAC, de 07/10/2015, o Projeto Executivo de Recuperação da Ponte sobre o Rio Camaquã.

46. Esta GEINV encaminhou os referidos projetos executivos para análise da GEPRO/SUINF. Em vista de que os projetos foram encaminhados pela Concessionária um mês após a proposta de inclusão dos investimentos, não houve tempo hábil para análise dos projetos, sendo que a inserção dos recursos será proposto em momento posterior, quando houver a aprovação dos projetos executivos de recuperação estruturas das pontes.

47. Com relação à proposta de utilização para a realização de tais obras do saldo total de investimentos no ano de 2015, conforme Carta CE-770/2015-GAC, informamos que o Planejamento Anual vigente para o ano de 2015 contempla a execução das obras de recuperação nas pontes sobre o Arroio Duro (BR-116/RS), Arroio Grande (BR-116/RS) e Rio Canguçu (BR-392/RS).

48. As obras nas pontes sobre o Arroio Duro e Arroio Grande tratam-se de obras postergadas do ano de 2014 para o ano de 2015, e

apresentavam valor no Planejamento Anual de 2015 de R\$ 375.198,94 e R\$ 245.089,43, respectivamente. No entanto, após análise e aprovação definitiva dos respectivos projetos executivos, os valores passaram a ser, respectivamente, de R\$ 267.704,53 (Ofício nº 755/2015/GEINV/SUINF) e R\$ 261.479,07 (Ofício nº 756/2015/GEINV/SUINF).

49. Dessa forma, temos um saldo não utilizado de R\$ 97.330,23 no Fluxo de Caixa Marginal do item A.2.3, diferente do proposto pela ECOSUL na referida proposta de Revisão, no valor de R\$ 407.131,28.

50. Ressaltamos ter sido proposto na última Revisão Tarifária, o valor de investimento no Fluxo Original de R\$ 561.115,94 para a execução de obras de recuperação de OAEs no ano de 2015. Sendo assim, por meio do Ofício nº 084/2015/GEINV/SUINF, de 19/01/2015, esta GEINV solicitou à Concessionária, que no prazo de 30 dias, fosse enviado projeto executivo para a recuperação das OAEs, considerando o grau prioritário de necessidade de recuperação.

51. Posteriormente, por meio da Carta CE-102/2015, de 12/02/2015, a ECOSUL solicitou prazo adicional para até 20/04/2015 para a entrega do projeto. No entanto, por meio do Ofício nº 232/2015/GEINV/SUINF, de 23/02/2015, esta GEINV informou que não ser possível o prazo adicional solicitado, determinando que fosse enviado o projeto executivo em observância aos prazos regulamentares desta Agência.

52. Por meio da Carta CE-277/2015-GEN, de 17/04/2015, a Concessionária encaminhou o Projeto de Recuperação da Ponte sobre o Rio Canguçu, km 114+538 da BR-392/RS, com o valor proposto inicial de R\$ 156.555,94. Dessa forma, resta claro que a ECOSUL não enviou projetos executivos de recuperação de OAEs suficientes para contemplar todo o saldo de investimento previsto para o ano de 2015 no item A.2.3-Fluxo Original.

53. De acordo com o Ofício nº 1203/2015/GEINV/SUINF, de 02/10/2015, o valor aprovado da obra de recuperação da Ponte sobre o Rio Canguçu foi definido em R\$ 154.387,36 com data base de dezembro de 1999. Como o valor previsto no Fluxo Original da Concessão para a execução de OAEs era de R\$ 561.115,94, apresentou-se uma diferença de R\$ 406.728,58 de saldo a ser utilizado no Fluxo de Caixa Original do item A.2.3 do PER.

54. Diante dos fatos apresentados, entendemos não ser pertinente a postergação para o ano de 2016 do saldo restante do item A.2.3, para ambos os fluxos, tendo em vista que não foram apresentados argumentos plausíveis para a postergação dos recursos. Adicionalmente, informamos que eventual inexecução será apurado em momento oportuno.

55. Dessa forma, propomos aceitar parcialmente a proposta da ECOSUL de utilizar os saldos remanescentes no Fluxo Original e Marginal, nos valores de R\$ 406.728,58 e R\$ 97.330,23 respectivamente, para a realização das obras de recuperação da ponte sobre Arroio Evaristo, Km

429+569 da BR-116/RS e da ponte sobre o Rio Camaquã, km 182+164, considerando os investimentos para o ano de 2015. No entanto, é necessário que os referidos projetos executivos sejam aprovados pela GEPRO/SUINF para inclusão dessas obras entre as obrigações do Contrato de Concessão.

56. Diante do exposto acima, propomos a adequação no cronograma de investimentos, conforme o quadro abaixo.

A 2.3 – Obras de Arte Especiais (Sem Investimento)

Cronograma físico-financeiro item A.2.3 (valores em R\$ - data base: dez/1999)

		Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)			
				2013	2014	2015	2016
VIGENTE	I	FO	4.718.038,07	2.243.393,05	209.667,93	561.115,94	-
	II	FM	620.288,37	-	620.288,37	-	-
PROPOSTO CONCESSIONÁRIA	III	FO	4.718.038,07	2.243.393,05	167.734,34	154.384,36	448.665,17
	IV	FM	620.288,37			529.183,60	91.104,77
RO	V	FO	4.718.038,07	2.243.393,05	197.087,85	573.696,02	
	VI	FM	620.288,37			620.288,37	
RO	VII	FO	4.718.038,07	2.243.393,05	197.087,85	573.696,02	
	VIII	FM	620.288,37			620.288,37	
Total	IX	CT	5.338.326,44	2.243.393,05	197.087,85	1.193.984,39	

Legenda:

I - Cronograma Vigente - Fluxo Original (FO)

II - Cronograma Vigente - Fluxo Marginal (FM)

III - Cronograma Proposto Concessionária – FO

IV - Cronograma Proposto Concessionária – FM

V - Cronograma Proposto ANTT - Revisão Ordinária (Inexecuções 2014) – FO

VI - Cronograma Proposto ANTT - Revisão Ordinária (Inexecuções 2014) - FM

VII- Cronograma Proposto ANTT - Revisão Ordinária -FO

VIII- Cronograma Proposto ANTT - Revisão Ordinária -FM

IX - Cronograma Total do Item - FO+FM

A.2.4 – ELEMENTOS DE PROTEÇÃO E SEGURANÇA

1 – PROPOSTA DA CONCESSIONÁRIA

57. Por meio da carta CE 777/2015-DS, de 08/09/2015, a Concessionária encaminhou a proposta de alteração no PER quanto ao item A.2.4-Elementos de Proteção e Segurança.

58. Conforme descrito no item "Novos Investimentos-Dispositivos de Segurança (A.2.4)", referente à "8ª Revisão Extraordinária", a ECOSUL propôs a inclusão de novos investimentos ao Contrato, para a execução de novos segmentos de defensas metálicas no ano de 2016.

"Dando continuidade ao programa de implantação de dispositivos de segurança nas rodovias do Polo Pelotas, iniciado no ano de 2013 e de extrema relevância para a segurança dos usuários das rodovias concedidas, a Concessionária apresentará oportunamente, através de projeto executivo, proposta de inclusão de investimentos adicionais ao Contrato, para a execução de novos segmentos de defensas metálicas no ano de 2016.

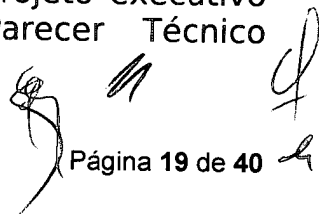
Observamos que os locais a serem apresentados no projeto executivo foram previamente apresentados à Unidade Regional do Rio Grande do Sul – COINF/URRS, a qual encaminhará à Concessionária sua manifestação nos próximos dias acerca dos locais propostos pela Ecosul."

2 – PROPOSTA ANTT

59. Com relação à proposta de inclusão desses novos investimentos, primeiramente informamos que quaisquer investimentos são incorporados ao PER mediante análise e a aprovação dos projetos executivos pela ANTT, conforme a Resolução nº 1187/2005, alterada pela Resolução nº 2554/2008, Capítulo VI – DAS ALTERAÇÕES DO PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO:

"Art. 22. Os acréscimos de obras serão incluídos no Programa de Exploração com seus valores globais, decorrentes de seus projetos executivos, convertidos para a data-base da proposta inicial."

60. Por meio da Carta CE 819/2015-GAC, de 18/09/2015, a Concessionária encaminhou o projeto executivo para a implantação dos dispositivos de segurança no ano de 2016. Posteriormente, esta GEINV encaminhou os referidos projetos para análise do setor competente da Agência. No entanto, após a análise da GEPRO/SUINF, o projeto executivo recebeu objeção daquela área técnica, conforme Parecer Técnico nº 631/2015/GEPRO/SUINF, de 19/10/2015.



61. Salientamos que a COINF/URRS manifestou-se favorável à implantação dos novos dispositivos de segurança propostos pela ECOSUL, conforme apontado nos Memorandos nº415/2015/COINF/URRS/SUINF/ANTT, de 23/09/2015, e nº043/2015/PFR/PELOTAS/URRS/ANTT, de 22/09/2015.
62. Diante do exposto, propomos a não inclusão dos novos investimentos nesse momento, o que poderá ser feito em nota complementar.
63. Paralelamente, destacamos também as diferenças entre o orçamento da implantação de Defensas Metálicas na BR-116 e 392/RS, aprovado pela GEPRO/SUINF, e o valor previsto no Planejamento Anual vigente no Fluxo de Caixa Marginal para a execução da obra.
64. De acordo com o Parecer Técnico nº564/GEPRO/SUINF, de 05/10/2015, o valor aprovado para o projeto executivo de Implantação de Defensas Metálicas no Polo Pelotas/RS-investimentos 2015-foi definido em R\$ 1.859.016,01, data base de dezembro de 1999. Como o valor previsto no Planejamento Anual para a obra era de R\$ 1.858.876,73, apresentou-se uma diferença de R\$ 139,28 de saldo a ser acrescentado no Fluxo de Caixa Marginal do item A.2.4 do PER, que será ajustado em Revisão Extraordinária.
65. Adicionalmente, salientamos a análise exposta no item A.2.1, sobre a exclusão dos valores dos itens A.2.1 e A.2.4 nos anos de 2015 e 2016, referente a obra de recuperação estrutural do acostamento. Destacamos que de acordo com a análise realizada, ficou definido que quanto ao item A.2.4, propomos a exclusão no ano de 2015 de R\$ 180.280,00, e no ano de 2016, propomos excluir R\$ 270.170,00, ambos no Fluxo Marginal.
66. Diante o exposto acima, propomos a adequação no cronograma de investimentos, conforme o quadro abaixo.

A 2.4 – Elementos de Proteção e Segurança (Sem Investimento)

Cronograma físico-financeiro item A.2.4 (valores em R\$ - data base: dez/1999)

		Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)				
				2013	2014	2015	2016	2017
VIGENTE	I	FO	7.881.436,37	451.230,32	376.541,43	180.280,00	270.170,00	206.540,00
	II	FM	7.237.843,07	1.813.036,99	1.763.277,11	1.858.876,73	452.356,25	177.092,9
RO	III	FO	7.881.436,37	451.230,32	376.541,43	180.280,00	270.170,00	206.540,00
	IV	FM	7.237.843,07	1.813.036,99	1.744.656,08	1.877.497,76	452.356,25	177.092,9
RE	V	FO	7.430.986,37	451.230,32	376.541,43			206.540,00
	VI	FM	7.237.982,35	1.813.036,99	1.744.656,08	1.877.637,04	452.356,25	177.092,9

Total	VII	CT	14.668.968,72	2.264.267,31	2.121.197,51	1.877.637,04	452.356,25	383.632,90
		Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)				
				2018	2019	2020	2021	2022
VIGENTE	I	FO	7.881.436,37	251.390,00	216.830,07	66.430,00	207.433,42	0,00
	II	FM	7.237.843,07	8.065,37	79.157,44	150.400,07	0,00	0,00
RO	III		7.881.436,37	251.390,00	216.830,07	66.430,00	207.433,42	0,00
	IV		7.237.843,07	8.065,37	79.157,44	150.400,07	0,00	0,00
RE	V	FO	7.430.986,37	251.390,00	216.830,07	66.430,00	207.433,42	0,00
	VI	FM	7.237.982,35	8.065,37	79.157,44	150.400,07	0,00	0,00
Total	VII	CT	14.668.968,72	259.455,37	295.987,51	216.830,07	207.433,42	0,00

Legenda:

I - Cronograma Vigente - Fluxo Original (FO)

II - Cronograma Vigente - Fluxo Marginal (FM)

III - Cronograma Proposto ANTT - Revisão Ordinária (Inexecuções 2014) - FO

IV- Cronograma Proposto ANTT - Revisão Extraordinária (Inexecuções 2014) - FM

V- Cronograma Proposto ANTT - Revisão Extraordinária (Reprogramação)-FO

VI - Cronograma Proposto ANTT - Revisão Extraordinária (Reprogramação)-FM

VII- Cronograma Total do Item - FO+FM

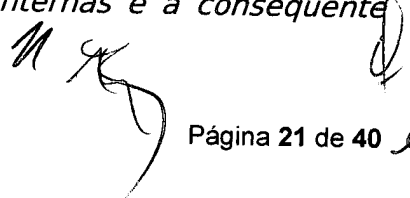
A.2.6 – DRENAGEM E OBRAS-DE-ARTE CORRENTES

1 – PROPOSTA DA CONCESSIONÁRIA

67. Por meio da carta CE 777/2015-DS, de 08/09/2015, a Concessionária encaminhou a proposta de alteração no PER quanto ao item A.2.6-Drenagem e Obras-de-Arte-Correntes.

68. Conforme descrito no item “Novos Investimentos-Drenos de Pavimento (A.2.6)”, referente à “8ª Revisão Extraordinária”, a ECOSUL propôs a inclusão de novos investimentos ao Contrato, para a execução de novos drenos de pavimento no ano de 2016.

“No que diz respeito à implantação de drenos de pavimento, observamos que o PER vigente prevê para 2016 um investimento total de R\$ 368.039,15 (base dez/99) para a implantação dos dispositivos, que propiciam o alívio de tensões internas e a consequente preservação do pavimento.



Nesta lógica, a Concessionária procedeu a levantamento dos locais que demandam a implantação dos drenos de pavimento, tendo em vista a situação de saturação de base e sub-base, bem como a necessidade de implantação dos dispositivos antes do início da recuperação do pavimento aprovada na última revisão tarifária.

Diante do exposto, será apresentado nos próximos dias projeto executivo para implantação de drenos de pavimento no ano de 2016, contemplando os valores já previstos no PER e a necessidade de investimentos adicionais, via fluxo de caixa marginal, para o cumprimento do programa de drenos proposto.

Por fim, oportuno ressaltar que nos últimos anos a Concessionária realizou importantes campanhas de implantação de drenos de pavimento, com a execução de mais de 40 km por ano, que resultaram em excelentes resultados nas rodovias do Polo."

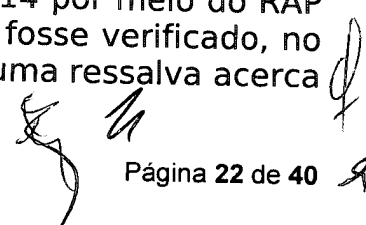
2 – PROPOSTA ANTT

69. Com relação à proposta de inclusão desses novos investimentos, informamos que quaisquer investimentos são incorporados ao PER mediante análise e a aprovação dos projetos executivos pela ANTT, conforme a Resolução nº 1187/2005, alterada pela Resolução nº 2554/2008, Capítulo VI – DAS ALTERAÇÕES DO PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO:

"Art. 22. Os acréscimos de obras serão incluídos no Programa de Exploração com seus valores globais, decorrentes de seus projetos executivos, convertidos para a data-base da proposta inicial."

70. Por meio da Carta CE 792/2015-GAC, de 15/09/2015, a Concessionária encaminhou o projeto executivo para a implantação dos drenos de pavimento no ano de 2016.

71. Posteriormente, esta GEINV solicitou à GEPRO/SUINF que informasse se o projeto de drenos de pavimento não teria sido incluído dentre os serviços integrantes do projeto de recuperação de pavimento de todo Polo Pelotas, já aprovado pela GEPRO no ano de 2014 por meio do RAP nº 1654/2014, de 12/11/2014. Também foi solicitado que fosse verificado, no projeto aprovado e nas análises efetuadas, se existiu alguma ressalva acerca



de drenos de pavimento a serem implantados, que não estariam contemplados no Projeto de Recuperação do Pavimento de todo o Polo Pelotas.

72. Assim, a GEPRO informou que de acordo com as normas técnicas do DNIT, a drenagem que interfere na estrutura do pavimento deve ser considerada no projeto de restauração do pavimento. No entanto, a Concessionária não apontou deficiências na drenagem do pavimento do Polo Pelotas, bem como, também, não previu elementos adicionais de drenagem no Projeto Executivo de Recuperação do Pavimento de todo Polo Pelotas, aprovado por meio do RAP nº1654/2014.

73. Destacamos ainda um trecho do referido RAP, no qual foi feita a seguinte consideração sobre drenagem:

"Neste sentido, quanto à drenagem da rodovia, conforme informado em carta supracitada (CE 1071/2014 GEN) no item 1.6 a Concessionária apresenta que: " nenhum dispositivo precisará de alteração em função do projeto de restauração e manutenção de pavimento. Logo no decorrer da vida útil do projeto de investimentos de pavimentos, se necessitarem de restauração do pavimento(em decorrência de deficiência na drenagem), ou dos próprios dispositivos correlatos, a concessionária deverá fazer a correção sem ônus para a União"

74. Diante do exposto acima, nota-se que o Projeto Executivo de Recuperação do Pavimento de todo Polo Pelotas, aprovado por meio do RAP nº1654/2014, engloba ou deveria englobar todos os investimentos necessários para a drenagem do pavimento ao longo de toda concessão.

75. Considerando que o investimento decorrente do Projeto Executivo de Recuperação do Pavimento de todo Polo Pelotas foi inserido no Fluxo de Concessão com valor global. Considerando ainda a declaração da Concessionária na Carta 1071/2014 GEN, entendemos que o serviço de dreno de pavimento está inteiramente no Projeto Executivo de Recuperação do Pavimento de todo Polo Pelotas, aprovado por meio do RAP nº1654/2014.

76. Em decorrência do exposto acima, por meio do Ofício nº1246/2015/GEINV/SUINF, de 19/10/2015, está GEINV informou a Concessionária sobre a inviabilidade de incluir novas obras de implantação de drenos de pavimento no contrato de concessão.

77. Diante do exposto acima, entendemos que não é pertinente a inclusão das obras de implantação de drenos de pavimento no Contrato da Concessão.

78. Adicionalmente, destacamos também a diferença entre o orçamento da Implantação de Drenos de Pavimentos no Polo Rodoviário de

Pelotas/RS, aprovado pela GEPRO/SUINF, e o valor previsto no Planejamento Anual vigente no Fluxo de Caixa Marginal para a execução da obra.

79. De acordo com o Parecer Técnico nº498/GEPRO/SUINF, de 16/09/2015, o valor aprovado para o projeto executivo de Implantação dos Drenos de Pavimento no Polo Pelotas/RS foi definido em R\$ 583.218,51, data base de dezembro de 1999. Como o valor previsto no Planejamento Anual para a obra era de R\$ 589.787,26, apresentou-se uma diferença de R\$ 6.568,75 de saldo a ser excluído do Fluxo de Caixa Marginal do item A.2.6 do PER, que será ajustado em Revisão Extraordinária.

80. Diante o exposto acima, propomos a adequação no cronograma de investimentos, conforme o quadro abaixo.

A.2.6 – Drenagem e Obras-de-Arte Correntes (Sem Investimento)

Cronograma físico-financeiro item A.2.6 (valores em R\$ - data base: dez/1999)

		Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)				
				2013	2014	2015	2016	2017
VIGENTE	I	FO	5.997.176,50	271.908,67	355.877,86	360.121,55	368.039,15	299.470,00
	II	FM	1.931.816,92	709.872,46	992.278,75	229.665,71	0,00	0,00
RO	III	FO	5.997.176,50	271.908,67	355.877,86	360.121,55	368.039,15	299.470,00
	IV	FM	1.931.816,92	709.872,46	974.020,81	247.923,65	0,00	0,00
RE	V	FO	5.997.176,50	271.908,67	355.877,86	360.121,55	368.039,15	299.470,00
	VI	FM	1.925.248,17	709.872,46	974.020,81	241.354,90	0,00	0,00
Total	VII	CT	7.922.424,67	981.781,13	1.329.898,67	601.476,45	368.039,15	299.470,00
		Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)				
				2018	2019	2020	2021	2022
VIGENTE	I	FO	5.997.176,50	372.608,84	372.684,63	317.980,00	623.567,64	508.910,00
	II	FM	1.931.816,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RO	III	FO	5.997.176,50	372.608,84	372.684,63	317.980,00	623.567,64	508.910,00
	IV	FM	1.931.816,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RE	V	FO	5.997.176,50	372.608,84	372.684,63	317.980,00	623.567,64	508.910,00
	VI	FM	1.925.248,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	VII	CT	7.922.424,67	372.608,84	372.684,63	317.980,00	623.567,64	508.910,00
		Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)				
				2023	2024	2025	2026	

VIGENTE	I	FO	5.997.477,94	361.318,41	0,00	69.160,00	0,00
	II	FM	1.406.847,74	-	-	-	-
RO	III	FO	5.997.176,50	361.318,41	0,00	69.160,00	0,00
	IV	FM	1.931.816,92	-	-	-	-
RE	V	FO	5.997.176,50	361.318,41	0,00	69.160,00	0,00
	VI	FM	1.925.248,17	-	-	-	-
Total	VII	CT	7.922.424,67	361.318,41	0,00	69.160,00	0,00

Legenda:

- I - Cronograma Vigente - Fluxo Original (FO)
- II - Cronograma Vigente - Fluxo Marginal (FM)
- III - Cronograma Proposto ANTT - Revisão Ordinária (Inexecuções 2014) – FO
- IV - Cronograma Proposto ANTT - Revisão Ordinária (Inexecuções 2014) - FM
- V - Cronograma Proposto ANTT - Revisão Extraordinária -FO
- VI - Cronograma Proposto ANTT - Revisão Extraordinária -FM
- VII- Cronograma Total do Item - FO+FM

D – CONSERVAÇÃO ROTINEIRA DA RODOVIA

1 – PROPOSTA DA CONCESSIONÁRIA

81. Por meio da Carta CE 777/2015-DS, de 08/09/2015, a Concessionária encaminhou a proposta de alteração do PER quanto ao item D-Conservação Rotineira da Rodovia, conforme demonstrado abaixo.

“O Quarto Termo Aditivo ao Contrato de Concessão PJ/CD/215/98 (013/00-MT) definiu, entre outras alterações, a inclusão ao contrato da pista duplicada da BR-392, entre Pelotas e Rio Grande, executada pelo DNIT.

As obras integraram o Programa de Aceleração do Crescimento – PAC do Governo Federal e tiveram seu início no ano de 2009. No ano de 2013, dado o estágio avançado das obras, a Concessionária e ANTT acordaram, com a interveniência do Ministério dos Transportes, pela inclusão no escopo contratual da Ecosul das obrigações de conservação e manutenção da nova pista.

O Termo Aditivo, em sua Cláusula Sexta, prevê o encaminhamento por parte da Concessionária de relatório constando todas as inconsistências entre as obras executadas e seus respectivos projetos, bem como todas as inconsistências observadas em relação às condições previstas no Contrato de Concessão e no PER.

Outrossim, prevê ainda que caso a regularização das eventuais inconsistências sejam arcadas pela Concessionária, será garantido o reequilíbrio econômico financeiro do Contrato.

Nesta lógica, a Concessionária apresentou em maio de 2014, por meio das correspondências CE 405/2014-DS, CE 418/2014-DS e CE 441/2014-DS os relatórios contemplando todas as inconformidades verificadas após a conclusão das obras. Não obstante, tendo em vista o prazo decorrido da elaboração dos relatórios e o fato de não existir ainda clara definição sobre a correção de tais inconsistências, apresentamos no Anexo III relatório atualizado contemplando a situação identificada na pista duplicada da BR-392/RS no mês de agosto de 2015.

Oportuno destacar que, conforme orientação desta ANTT, apresentada no Ofício nº 1288/2014/GEFOR/SUINF, de 05 de setembro de 2014, a Concessionária encontra-se impossibilitada de realizar qualquer obra ou serviço visando a conservação da rodovia até ocorrer o recebimento definitivo das obras de duplicação, nos termos do 4º Termo Aditivo ao Contrato.

Diante do exposto, solicitamos a esta Agência análise do relatório ora apresentado e a posterior inclusão dos investimentos e custos pertinentes à correção das patologias apontadas no relatório, no processo de revisão tarifária."

2 – PROPOSTA DA ANTT

82. Em primeiro lugar, destacamos que o Quarto Termo Aditivo ao Contrato da Concessão PJ/CD/215/98(013/00-MT) tem como um de seus objetos a inclusão no Contrato da nova pista após a duplicação da BR-392, entre Pelotas e Rio Grande, totalizando 51,84 Km.

83. De acordo com o item 2.2.2 do Termo Aditivo, fica caracterizado que a referida pista, referente à ampliação de capacidade da BR-392, foi executada pelo DNIT e que posteriormente seria transferida à Concessionária por meio de Termos de Arrolamento e Transferência de Bens, entre a ECOSUL, o DNIT e a ANTT.

84. Nota-se também na Cláusula Quinta do Termo Aditivo, que cabe ao Poder Concedente dos bens transferidos pelo Termo de Arrolamento, no caso o DNIT, a responsabilidade de acionar as garantias relativas à solidez e segurança das obras de implantação da nova pista, bem como a determinação de seu cronograma e acompanhamento de sua reparação.

85. Com relação à Cláusula Sexta do referido Termo Aditivo, o mesmo dispõe sobre os parâmetros de desempenho da obra executada pelo DNIT, conforme texto abaixo.

CLÁUSULA SEXTA
DOS PARÂMETROS DE DESEMPENHO DAS OBRAS EXECUTADAS PELO DNIT

6.1. Em até 60 (sessenta) dias, a contar da publicação, no Diário Oficial da União - DOU, deste Termo Aditivo ao Contrato, a concessionária deverá apresentar à ANTT Relatório contendo os seguintes pontos:

- i) Todas as inconsistências entre as obras executadas e seus respectivos projetos (conforme consta dos contratos nº PD-10-056/01-00 e PD-10-057/01-00);
- ii) Em relação ao trecho de pavimento rígido na NOVA PISTA: todas as inconsistências observadas em relação ao atendimento dos seguintes Parâmetros de Desempenho:
 - a) Ausência de defeitos de alinhamento de placa, fissura de canto, placa dividida (rompida), escalonamento ou degrau, placa bailarina, quebras localizadas ou passagem de nível com grau de severidade classificado como alto.
 - b) Índice de Condição do Pavimento - ICP - Ausência de amostras inferiores a 70 em 100% das amostras.
 - c) Ausência de juntas e trincas sem selagem, depressões, abaulamentos, panelas ou, ainda, defeitos que caracterizem problemas de segurança aos usuários.
- iii) Em relação aos demais trechos da NOVA PISTA: todas as inconsistências observadas em relação às condições previstas no Contrato de concessão e no PER.

6.2. Caso a regularização de eventuais inconsistências, não cobertas pela garantia de que trata a cláusula quinta deste Termo Aditivo, seja arcada pela CONCESSIONÁRIA, será garantido o Reequilíbrio Econômico Financeiro do Contrato.

86. Observa-se que existe condição essencial para que as eventuais inconsistências entre as obras executadas pelo DNIT e os respectivos projetos, sejam objeto de reequilíbrio contratual. De acordo com o item 6.2, fica explícito que será garantido o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato apenas nos casos não cobertos pela garantia relativa à solidez e segurança das obras.

87. Dessa forma, como a referida garantia é de responsabilidade do DNIT, esta GEINV entende que não foram apresentados elementos que demonstrem o acionamento da garantia citada na Cláusula Quinta do Quarto Termo Aditivo do Contrato.

88. Sendo assim, entendemos não ser pertinente o pleito apresentado pela Concessionária, tendo em vista ser necessário apresentar informações que demonstrem que as inconsistências não foram contempladas por eventual garantia acionada pelo DNIT.

F – OPERAÇÃO

F.12-APARELHAMENTO DA PRF

1 – PROPOSTA DA CONCESSIONÁRIA

89. Por meio da Carta CE 777/2015-DS, de 08/09/2015, a Concessionária encaminhou a proposta de adequação dos valores

decorrentes da apuração dos valores utilizados no ano de 2014 em vista do Convênio nº002/2014, pertinente à verba de aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal.

2 – PROPOSTA DA CONCESSIONÁRIA

90. Por meio do Relatório de Análise de Prestação de Contas de Convênio nº220/2015, de 01/10/2015, esta GEINV analisou a prestação de contas da ECOSUL – Empresa Concessionária de Rodovias Sul S/A, com relação à aquisição de bens e à contratação de serviços requeridos pelo Departamento de Polícia Rodoviária Federal – DPRF, durante o 17º ano de concessão (2014), referente ao mês de dezembro/2014, considerando os recursos provenientes do Convênio n.º 02/2014, firmado com o objetivo de proporcionar o aparelhamento necessário à execução dos serviços de policiamento e apoio à fiscalização na Rodovia BR-116/RS e BR-392/RS.

91. Considerando o exposto no referido relatório e em cumprimento ao disposto nos itens constantes do Contrato de Concessão PJ-CD/215/98, apresentamos a seguir uma Tabela com o Resumo Final da Apuração das Despesas, em valores correntes e a PI:

MÊS CONCESSÃO	VALOR GASTO PELA CONCESSIONÁRIA a Preços Correntes	VALOR APROVADO PELA ANTT a Preços Correntes	VALOR APROVADO A PI (mês)	VALOR TOTAL DA VERBA DE CONCESSÃO A PI	SALDO DA VERBA NO 6º ANO DE CONCESSÃO a PI
novembro/2014	86.694,50	86.694,50	32.689,74	137.904,47	105.214,73
dezembro/14	41.361,81	34.798,10	13.274,37	105.214,73	91.940,36
dezembro/14	6.563,71	6.563,71	2.503,85	91.940,36	89.436,51
TOTAL:	128.056,31	128.056,31	48.467,96		

92. De acordo com o convênio nº02/2014, existe a previsão de utilização de um saldo de até R\$ 137.904,47 a cada ano, para o aparelhamento da PRF. Nota-se que, no ano de 2014, a Concessionária utilizou montante inferior ao previsto, R\$48.467,96, restando um saldo de R\$ 89.436,51 no ano de 2014. Ressaltamos que todos os valores citados estão na base de dezembro de 1999.

93. Dessa forma, propomos a exclusão do saldo de R\$ 89.436,51 do Fluxo Marginal do item F.1.12-Polícia Rodoviária Federal, no ano de 2014. Sendo assim, propomos a adequação do Fluxo da Concessão conforme demonstrado abaixo.

		Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)				
				2013	2014	2015	2016	2017
VIGENTE	I	FM	1.654.853,64	0,00	137.904,47	137.904,47	137.904,47	137.904,47
RE	II	FM	1.565.417,13	0,00	48.467,96	137.904,47	137.904,47	137.904,47
RE	III	FM	1.565.417,13	0,00	48.467,96	137.904,47	137.904,47	137.904,47
Total	IV	CT	1.565.417,13	0,00	48.467,96	137.904,47	137.904,47	137.904,47

		Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)				
				2018	2019	2020	2021	2022
VIGENTE	I	FM	1.654.853,64	137.904,47	137.904,47	137.904,47	137.904,47	137.904,47
RE	II	FM	1.565.417,13	137.904,47	137.904,47	137.904,47	137.904,47	137.904,47
RE	III	FM	1.565.417,13	137.904,47	137.904,47	137.904,47	137.904,47	137.904,47
Total	IV	CT	1.565.417,13	137.904,47	137.904,47	137.904,47	137.904,47	137.904,47

		Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)			
				2023	2024	2025	2026
VIGENTE	I	FM	1.654.853,64	137.904,47	137.904,47	137.904,47	0,00
RE	II	FM	1.565.417,13	137.904,47	137.904,47	137.904,47	0,00
RE	III	FM	1.565.417,13	137.904,47	137.904,47	137.904,47	0,00
Total	IV	CT	1.565.417,13	137.904,47	137.904,47	137.904,47	0,00

Legenda:

- I - Cronograma Vigente - Fluxo Original (FM)
- II - Cronograma Proposto Concessionária - Revisão Extraordinária - (FM)
- III - Cronograma Proposto ANTT - Revisão Extraordinária - (FM)
- IV - Cronograma Total do Item - FM

E - F - OPERAÇÃO

INCORPORAÇÃO DA PISTA DUPLICADA DA BR-116 E CONTORNO DE PELOTAS
1 - PROPOSTA DA CONCESSIONÁRIA

94. Por meio da carta CE 777/2015-DS, de 08/09/2015, a Concessionária encaminhou a proposta de inclusão de novos investimentos no PER referente aos custos adicionais decorrentes da duplicação da BR-116/RS e Contorno de Pelotas.

95. Conforme descrito no item "Incorporação da Pista Duplicada da BR-116 e Contorno de Pelotas", referente à "8ª Revisão Extraordinária", a ECOSUL propôs a inclusão de novos investimentos e custos operacionais ao Contrato, para compensar o aumento nos custos em decorrência do reposicionamento das BSOs e SAUs, bem como ao acréscimo do custo de conservação e monitoração no Polo Pelotas, ambos ocasionados pela duplicação da BR-116/RS e Contorno de Pelotas.

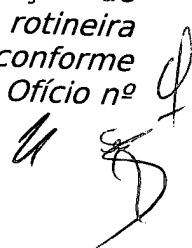
"Conforme amplamente informado por esta Concessionária, encontram-se em andamento as obras de duplicação da Rodovia BR-116/RS, entre os quilômetros 400+500 e 511+600, e do segmento denominado Contorno de Pelotas, entre os quilômetros 511+600 e 527+680 da BR-116/RS e quilômetros 60+630 e 68+120 da BR-392/RS, sob a responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT.

As obras tiveram sua execução autorizada por esta Agência através das Portarias nº 121 e 122, de 23 de julho de 2013, publicadas na Seção 1 do Diário Oficial da União do dia 24 de julho de 2013.

Considerando o estágio avançado das obras, em especial no segmento do Contorno de Pelotas, faz-se necessária a liberação provisória do tráfego nos segmentos duplicados, de modo a viabilizar a continuidade das obras, sem possibilidade de reversão à condição inicial da rodovia, com o tráfego em pista simples, consoante informado pela Concessionária por meio da CE 329/2015-DS.

Destaca-se, nesta lógica, que atualmente encontra-se em operação em pista dupla, ainda que de maneira provisória, o segmento da BR-116/RS entre os quilômetros 516,993 e 522,700, com possibilidade de liberação de novos segmentos ainda no mês de setembro do ano corrente.

Outrossim, ressaltamos que a liberação ao tráfego dos segmentos duplicados acarreta em ônus adicionais e não previstos no Contrato de Concessão, dada a necessidade de serem realizados pela Concessionária serviços de operação, atendimento ao usuário, conservação rotineira e demais obrigações constantes no PER, conforme orientações da SUINF encaminhadas por meio do Ofício nº 3904/2014/SUINF, de 17 de dezembro de 2014.



Destarte, a Concessionária apresentou através da CE 394/2015-DS, de 13 de maio de 2015, e CE 465/2015-DS, de 27 de maio de 2015, proposta de plano operacional e de conservação visando a adequação do PER vigente à nova configuração da rodovia e a manutenção da qualidade dos serviços nos segmentos rodoviários que compõem o Polo Pelotas.

No que diz respeito ao Plano Operacional, a Concessionária propôs a construção de nova base operacional e o remanejamento das bases existentes, de modo a adequar a estrutura operacional existente sem prejuízo ao cumprimento dos parâmetros de qualidade dos serviços de atendimento médico e mecânico no Polo.

Oportuno observar que esta proposta fora amplamente discutida junto à Unidade Regional do Rio Grande do Sul – COINF/URRS e a Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias – GEFOR/SUINF, conforme mostrado no Parecer Técnico nº 143/2015/GEFOR/SUINF, que manifestou posição favorável da Agência à proposta da Concessionária.

Quanto ao plano de adequação dos serviços de conservação, a proposta apresentada contempla apenas os custos adicionais necessários para a conservação rotineira do segmento duplicado, compreendendo a rodovia BR-116/RS e o Contorno de Pelotas, sem contemplar, neste momento, os serviços de implantação de novos dispositivos e de eventuais correções de defeitos construtivos que porventura ocorram (infraestrutura, pavimento ou obras de arte especiais) ou de fabricação/implantação de dispositivos de segurança em desacordo com as normas técnicas e/ou com o projeto de duplicação.

Diante do exposto, é de fundamental importância para a preservação da qualidade dos serviços prestados no Polo, em especial nas rodovias em processo de duplicação, que a proposta de plano operacional e de conservação da Concessionária seja inserida neste processo de revisão, de modo a preservar o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão."

2 – PROPOSTA DA ANTT

96. Por meio das Cartas CE 394/2015-DS, de 13/05/2015, CE 465/2015-DS, de 27/05/2015 e CE 504/2015-DS, de 15/06/2015, a ECOSUL apresentou os orçamentos e projetos dos investimentos e custos pertinentes à proposta de Plano Operacional e de Conservação Rotineira decorrentes da incorporação das duplicações da BR-116/RS, entre os km 400+500 e

527+680 e BR-392/RS, entre os km 60+630 e 68+120, em execução pelo DNIT.

97. Destacamos que na Carta CE 465/2015-DS, de 27/05/2015, a Concessionária apresentou a proposta de localização das BSOs e SAUs na readequação de seu Plano Operacional, em virtude da duplicação rodoviária acima citada.

98. A proposta da Concessionária contempla a inclusão de uma nova BSO no Km 524 da BR-116, Contorno de Pelotas, com a alocação de um guincho leve e uma ambulância adicionais aos existentes no trecho concedido. A Concessionária justifica que esta BSO além de atender o trecho do Contorno de Pelotas, atenderia também os quilômetros iniciais de cada rodovia do Polo, dada a sua localização central.

99. Paralelamente, visando garantir a uniformidade na prestação de serviços em todo o Polo Pelotas, foi proposto o remanejamento das BSOs existentes, incluindo-se também os SAUs, buscando equalizar as distâncias de atendimento de cada recurso operacional e atender a nova configuração das rodovias.

100. Por meio do Relatório Anexo à Carta CE 465/2015-DS, a ECOSUL apresentou as localizações aproximadas para a implantação das BSOs e SAUs, conforme apresentado na proposta.

- a. BR-116-Contorno de Pelotas: km 524+00 (BSO novo);
- b. BR-116-Pelotas/Camaquã: Km 492+000 (BSO e SAU, ambos deslocados);
- c. BR-116-Pelotas/Jaraguão: Km 607+000 (BSO deslocado e SAU novo);
- d. BR-392-Pelotas/Rio Grande: Km 28+400 (BSO e SAU, ambos deslocados);
- e. BR-392-Pelotas/Santana da Boa Vista: Km 125+700 BSO deslocado e SAU novo).

101. Após consulta à Unidade Regional do Rio Grande do Sul (COINF/URRS/ANTT), por meio do Parecer Técnico nº143/2015/GEFOR/SUINF, de 07/08/2015, a Gerência de Fiscalização Operacional-GEFOR, se pronunciou pela não objeção à proposta de localização e implantação das BSOs e SAUs, em decorrência da duplicação da BR-116/RS, BR-392/RS e Contorno de Pelotas.

102. Salientamos que de acordo com o parágrafo 21 do referido Parecer Técnico, foi mencionado que segundo a ECOSUL, as localizações propostas garantirão a uniformidade na prestação dos serviços de

atendimento médico e mecânico, permitindo a disposição dos recursos operacionais em locais estratégicos para atendimentos das ocorrências.

103. Dessa maneira, em 17/08/2015, esta GEINV encaminhou os referidos projetos executivos das BSOs e SAUs, para análise da GEPRO/SUINF. No entanto, os projetos receberam Objeção daquele departamento, conforme Parecer Técnico 627/2015/GEPRO/SUINF, de 16/10/2015 e Parecer Técnico nº628/2015/GEPRO/SUINF, DE 16/10/2015.

104. Paralelamente, por meio de Parecer Técnico específico será analisado a adequabilidade dos orçamentos apresentados pela Concessionária, referentes aos seguintes custos: (i) custos operacionais adicionais em decorrência da adequação das BSOs e SAUS; (ii) custos operacionais e investimentos em TI e automação em decorrência da adequação das BSOs e SAUs e (iii) custos de conservação rotineira e monitoração adicionais em decorrência da duplicação da BR-116 e Contorno de Pelotas.

105. Além disso, será necessário que a Concessionária apresente informações adicionais que demonstrem a atual previsão de entrega de cada trecho duplicado, visando distribuir adequadamente os valores adicionais no Fluxo da Concessão.

106. Diante do exposto acima, informamos que não será possível a inclusão dos custos adicionais em questão no Fluxo da Concessão, tendo em vista ser necessário à aprovação dos referidos projetos executivos e à conclusão da análise dos orçamentos apresentados pela Concessionária.

G.4 – MELHORAMENTOS-ELEMENTOS DE PROTEÇÃO E SEGURANÇA

1 – PROPOSTA DA CONCESSIONÁRIA

107. Por meio da carta CE 777/2015-DS, de 08/09/2015, a Concessionária encaminhou a proposta de inclusão de novos investimentos no PER referente à implantação de sinalização horizontal provisória para a liberação do tráfego após a duplicação, nas imediações da Vila da Quinta, km 26 da BR-392/RS.

108. Conforme descrito no item “Ajustes nos cronogramas de investimentos-FCM”, referente à “8ª Revisão Extraordinária”, a ECOSUL propôs a inclusão de novos investimentos ao Contrato, devido a implantação da referida sinalização viária.

“Ainda no que diz respeito ao fluxo de caixa marginal, destacamos que através do Ofício nº 609/2015/GEPRO/SUINF, a ANTT manifestou sua não objeção ao projeto de sinalização pertinente à liberação

provisória ao tráfego no segmento denominado Vila da Quinta, no km 26 da rodovia BR-392/RS.

O referido projeto, conforme informado anteriormente por meio da CE 687/2015-GEN, de 07 de agosto de 2015 (em anexo), foi executado de forma emergencial como forma de contribuir com a segurança e reduzir os riscos de atropelamentos naquela localidade, tendo em vista a elevada concentração de pessoas e o fato de que as obras de duplicação daquela rodovia não contemplaram, até o presente momento, a execução de passarela de pedestres.

Destarte, devem ser incluídos nesta revisão tarifária os investimentos aprovados para o referido projeto, executado no ano de 2014 com um valor total de R\$ 35.795,78, a preços iniciais."

2 – PROPOSTA ANTT

109. Inicialmente, em 24/07/2014, a Concessionária encaminhou a Carta CE 0670/2014-GEN, solicitando o reconhecimento dos investimentos necessários em sinalização rodoviária para a liberação de tráfego na Vila da Quinta, Km 26 da BR-392/RS.

110. A Concessionária argumentou que o afunilamento da rodovia em decorrência da implantação de sinalização horizontal, restringindo o fluxo a uma faixa de tráfego em cada sentido, tem como objetivo diminuir o risco de atropelamentos, uma vez que a obra de implantação da passarela no Km 26, de responsabilidade do DNIT, ainda não havia começado.

111. Dessa forma, por meio do Ofício nº1489/2014/GEINV/SUINF, de 23/09/2014, esta GEINV solicitou manifestação ao DNIT sobre a previsão da implantação da referida passarela. O DNIT, por meio do Ofício nº386/2014/DIR/DNIT, informou que o prazo estimado para o início da obra de implantação da passarela no Km 26 da BR-392/RS era dezembro de 2014.

112. Mediante esta informação, esta GEINV, por meio do Memorando nº1828/2014/GEINV/SUINF, de 24/10/2014, solicitou manifestação à URRS quanto à situação descrita pela Concessionária. Dessa forma, por meio do Parecer Técnico nº275/COINF/ANTT/URRS/2014, de 21/01/2015, a COINF/URRS manifestou-se confirmando que a Concessionária havia realizado os investimentos de implantação da sinalização horizontal na Vila da Quinta, conforme apresentado na Carta CE-0670/2014-GEN.

113. De acordo com o referido Parecer Técnico, a COINF/RS, confirmou os argumentos apresentados pela Concessionária, ratificando os argumentos apresentados pela ECOSUL para a realização das obras de sinalização viária.

" No período citado pela Concessionária ocorreu um período de chuvas intensas, tendo sido evidenciados problemas de drenagem que afetavam a trafegabilidade do desvio operacional que estava sendo utilizado no Km 26. Devido a isso, optou-se pela liberação provisória de tráfego em ambos os sentidos.

Todavia, para a liberação provisória ser efetivada, tendo em vista que a passarela não havia sido construída pelo DNIT na duplicação da rodovia e a fim de manter a segurança dos pedestres e veículos, deveria ocorrer um afunilamento de tráfego também no sentido de Pelotas a Rio Grande, situação essa que ensejou a execução das obras de adequação realizadas pela Concessionária ECOSUL."

114. Sendo assim, por meio do Ofício nº1982/2014/GEINV/SUINF, de 19/12/2014, esta GEINV solicitou a ECOSUL o encaminhamento do projeto executivo do projeto de sinalização, que trata da liberação do tráfego provisório nas imediações da Vila da Quinta, Km 26 da BR-392 (Pelotas-Rio Grande).

115. Dessa forma, a ECOSUL enviou inicialmente o referido projeto por meio da Carta CE 184/2015-GEN, em 17/03/2015. Posteriormente, por meio do Ofício nº609/2015/GEPRO/SUINF, de 26/08/2015 foi informado à Concessionária a Não Objeção ao projeto.

116. Por meio do Parecer Técnico nº565/2015/GEPRO/SUINF, de 05/10/2015, a GEPRO/SUINF aprovou a via verde do projeto executivo em questão, considerando o valor de R\$ 35.795,77, data base dezembro de 1999.

117. Considerando o exposto acima, entendemos ser pertinente o pleito da Concessionária. Dessa forma, propomos incluir no Fluxo Marginal do item G.4-Melhoramentos-Elementos de Proteção e Segurança, ano 2014, o valor de R\$ 35.795,77, data base dezembro de 1999.

118. Diante o exposto acima, propomos a adequação no cronograma de investimentos, conforme o quadro abaixo.

		Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)				
				2013	2014	2015	2016	2017
VIGENTE	I	FO	810.033,89	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	II	FM	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RE	III	FO	810.033,89	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	IV	FM	35.795,77	0,00	35.795,77	0,00	0,00	0,00
Total	V	CT	845.829,66	0,00	35.795,77	0,00	0,00	0,00

I - Cronograma Vigente - Fluxo Original (FO)

- II - Cronograma Vigente - Fluxo Marginal (FM)
- III - Cronograma Proposto ANTT - Revisão Extraordinária -FO
- IV - Cronograma Proposto ANTT - Revisão Extraordinária -FM
- V- Cronograma Total do Item - FO+FM

NOVOS INVESTIMENTOS – SISTEMAS DE ILUMINAÇÃO

1 – PROPOSTA DA CONCESSIONÁRIA

119. Por meio da Carta CE 777/2015-DS, de 08/09/2015, a Concessionária encaminhou a proposta de inclusão de novos investimentos no PER referente aos Sistemas de Iluminação no Polo Pelotas/RS.

120. Conforme descrito no item “Novos Investimentos-Sistemas de Iluminação”, referente à “8ª Revisão Extraordinária”, a ECOSUL propôs a inclusão de novos investimentos ao Contrato, para a implantação de Sistemas de Iluminação na rodovia.

“O Programa de Exploração das Rodovias vigente não contempla qualquer investimento na implantação de sistemas de iluminação nas rodovias do Polo. Não obstante, as rodovias do Polo compreendem diversos trevos de acesso a municípios e comunidades lindeiras e importantes entroncamentos em perímetros urbanos, os quais não dispõem de adequada iluminação, configurando-se como pontos de elevada insegurança aos usuários, em especial no período noturno.

Outrossim, oportuno destacar que a Ecosul mantém com participação de suas equipes internas, um Comitê de Segurança Rodoviária responsável pela análise dos pontos críticos e a proposta de melhorias em infraestrutura da rodovia buscando mitigar os riscos de acidentes nestes pontos.

Nesta lógica, em conjunto com a COINF/URRS, a Concessionária elencará segmentos críticos nas rodovias do Polo que demandam a implantação de sistemas de iluminação, os quais serão objeto de projeto executivo para a apresentação a esta Agência e posterior inclusão dos investimentos pertinentes no programa contratual de 2016.

Ressaltamos que para a definição destes pontos foram considerados os históricos de acidentes em cada rodovia, anualmente encaminhados à ANTT por meio do Plano de Redução de Acidentes – PRA.

Diante do exposto, após a manifestação formal da COINF/URRS a Concessionária apresentará os projetos executivos para a análise desta SUINF e posterior inclusão dos investimentos neste processo de revisão."

2 – PROPOSTA ANTT

121. Informamos que quaisquer investimentos são incorporados ao PER mediante análise e a aprovação dos projetos executivos pela ANTT, conforme a Resolução nº 1187/2005, alterada pela Resolução nº 2554/2008, Capítulo VI – DAS ALTERAÇÕES DO PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO:

"Art. 22. Os acréscimos de obras serão incluídos no Programa de Exploração com seus valores globais, decorrentes de seus projetos executivos, convertidos para a data-base da proposta inicial."

122. Dessa forma, por meio da Carta AC-792/2015, de 15/09/2015, a Concessionária encaminhou os projetos executivos para implantação de sistemas de iluminação em diversos pontos do Polo Pelotas/RS, que foi prontamente encaminhado à GEPRO/SUINF para a devida análise. A Concessionária encaminhou projeto executivo para o sistema de iluminação dos seguintes locais da rodovia:

- Ponte sobre Rio Camaquã-Km 428+060 da BR-116/RS;
- Acesso ao Parque Marinha no Km 18+100 da BR-392/RS;
- Intersecção de Entrocamento da BR-116/RS com a BR-293/RS;
- Acesso a Vila Carreiros no Km 20+000 ,BR-392/RS;
- Acesso ao bairro Santa Teresa no Km 1,200 da BR-392/RS;
- Bairro Mangueira Km 3+000 da BR-392/RS;
- Acesso a Passo da Micaela/Monte Bonito, km 83+070 da BR-392/RS;
- Trevo da Barra, km 8+800 da BR-392/RS;
- Acesso à São Lourenço do Sul, Km 120+700 da BR-392/RS;
- Trevo de Morro Redondo, Km 99+500 da BR-392/RS.

123. Posteriormente, por meio dos Pareceres Técnicos descritos abaixo, a GEPRO se manifestou pela Objeção a todos os supracitados projetos executivos. Os Pareceres descritos abaixo se referem a cada uma das localidades apontadas acima na sua respectiva ordem.

- Parecer Técnico nº616/2015/GEPRO/SUINF, de 16/10/2015;
- Parecer Técnico nº617/2015/GEPRO/SUINF, de 16/10/2015;

- Parecer Técnico nº618/2015/GEPRO/SUINF, de 16/10/2015;
- Parecer Técnico nº619/2015/GEPRO/SUINF, de 16/10/2015;
- Parecer Técnico nº620/2015/GEPRO/SUINF, de 16/10/2015;
- Parecer Técnico nº621/2015/GEPRO/SUINF, de 16/10/2015;
- Parecer Técnico nº622/2015/GEPRO/SUINF, de 16/10/2015;
- Parecer Técnico nº623/2015/GEPRO/SUINF, de 16/10/2015;
- Parecer Técnico nº624/2015/GEPRO/SUINF, de 16/10/2015;
- Parecer Técnico nº625/2015/GEPRO/SUINF, de 16/10/2015.

124. Destacamos também, que por meio do Memorando nº415/2015/COINF/URRS/SUINF/ANTT e Memorando nº043/2015/PFR PELOTAS/URRS/ANTT, a COINF/URRS se manifestou favoravelmente quanto à proposta de implantação de novos pontos de iluminação no Polo Pelotas, apresentada pela ECOSUL.

125. Diante do exposto acima, entendemos não ser pertinente a inclusão das obras de implantação do Sistema de Iluminação no Contrato da Concessão, podendo ser incluída em nota complementar se a ECOSUL sanar as pendências que impossibilitam a aprovação do projeto executivo.

NOVOS INVESTIMENTOS – ITS

1 – PROPOSTA DA CONCESSIONÁRIA

126. Por meio da carta CE 777/2015-DS, de 08/09/2015, a Concessionária encaminhou a proposta de inclusão de novos investimentos no PER referente aos equipamentos de ITS. A proposta da Concessionária está transcrita no texto abaixo.

“A implantação de sistemas inteligentes de transportes (ITS) é regulamentada por esta Agência através da Resolução nº 3.576/2010. No ano de 2015, a GEFOR/ANTT, solicitou às concessionárias manifestação acerca desta resolução, abordando características técnicas e custos de implantação, manutenção e operação de equipamentos como painéis de mensagens, circuito fechado de TV, sensoramento de tráfego veicular, entre outros.

Em resposta à solicitação, a Ecosul informou por meio da CE 207/2015-GAC, em anexo, que inexistente no PER vigente

qualquer previsão orçamentária para a implantação de dispositivos e equipamentos ITS.

Não obstante, apresentou estudo preliminar encaminhado no ano de 2011, contemplando proposição quantitativa de dispositivos e locais para implantação de ITS no Polo Pelotas, solicitando manifestação desta ANTT.

Tendo em vista que até o presente momento a Concessionária não obteve retorno da Agência, bem como o fato de que há o interesse por parte da Ecosul na definição conjunta da implantação de tais dispositivos, os quais promoverão significativa elevação na qualidade dos serviços prestados aos usuários, a Concessionária procederá à atualização do estudo, indicando, após prévia análise da Unidade Regional, os locais e os equipamentos mais adequados para implantação no Polo Pelotas, bem como as estimativas atualizadas de custos e investimentos."

2 – PROPOSTA ANTT

127. Inicialmente, destacamos que esta GEINV reconhece a importância dos equipamentos de ITS para a melhoria da operacionalidade da rodovia e aumento do conforto dos usuários.

128. Quanto à proposta da Concessionária, informamos que esta GEINV só se manifestará após o envio dos estudos atualizados sobre a implantação dos equipamentos de ITS no Polo Pelotas/RS.

129. Salientamos que a atualização dos estudos de implantação de equipamentos de ITS devem considerar a mudança das condições operacionais no Polo Rodoviário de Pelotas/RS com a liberação ao tráfego das pistas duplicadas pelo DNIT.





III. CONCLUSÃO

130. Considerando o exposto na presente Nota Técnica, propõe-se alteração no Cronograma Financeiro de Investimentos da Concessão do Pólo Rodoviário de Pelotas/RS, conforme demonstrado acima.