



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
SUPERINTENDÊNCIA DE EXPLORAÇÃO DE INFRA ESTRUTURA RODOVIÁRIA
GERÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO E INVESTIMENTOS DE RODOVIAS

NOTA TÉCNICA SEI Nº 329/2020/GEFIR/SUINF/DIR

Interessado: Autopista Fernão Dias S/A

Referência: Processo nº 50500.361007/2019-51

Assunto: Proposta de 12ª Revisão Ordinária e 12ª Revisão Extraordinária do Programa de Exploração da Rodovia – PER da Rodovia Fernão Dias, BR-381/SP/MG.

INTRODUÇÃO

1. Por meio da presente Nota Técnica, apresenta-se a análise complementar à NOTA TÉCNICA SEI Nº 3811/2019/GEFIR/SUINF/DIR (1841892) que trata da proposta para a 12ª Revisão Ordinária e 12ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio da Rodovia e do PER, da Rodovia Fernão Dias, BR-381/SP/MG, trecho concedido à Concessionária Autopista Fernão Dias S/A.

2. Esta complementação se faz necessária tendo em vista que a Concessionária, utilizando o direito de manifestação previsto no Inciso II do Art. 5º da Resolução ANTT nº 675, de 04/08/2004, encaminhou algumas contestações a respeito da revisão da tarifa Básica, por meio da Carta AFD_REG_19121602_SUINF (2270463).

3. Serão considerados no presente documento, apenas os assuntos tratados na NOTA TÉCNICA SEI Nº 3811/2019/GEFIR/SUINF/DIR (1841892), conforme dispõe o Art. 5º, Inciso II da Resolução nº 675/ANTT:

“(…)

Art. 5º O procedimento de revisão rege-se pelas disposições constantes dos contratos de concessão, da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, no que couber, e da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dar-se-á mediante:

(…)

II comunicação à Concessionária dos resultados preliminares de cada item, sendo-lhe facultado manifestar-se no prazo de 15 (quinze) dias, e

(…)”

4. Ressalta-se ainda que todos os valores apresentados neste documento estão com data-base de julho/2007.

ANÁLISE

III – AS REPERCUSSÕES NO CRONOGRAMA FINANCEIRO DECORRENTES DE:

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

B.1) ALTERAÇÕES / CORREÇÕES NO CRONOGRAMA FÍSICO FINANCEIRO E NO TEXTO DO PER:

B.1.3) DESGASTE DO PAVIMENTO (LEI 13.013/2015)

Proposta Concessionária

A GEFIR propõe, em alegado cumprimento às determinações do Acórdão n. 290/2018-Plenário do TCU, a alteração da revisão tarifária realizada anteriormente para reequilíbrio contratual, que visou compensar o aumento dos custos de manutenção do pavimento da rodovia em decorrência do art. 16 da Lei n. 13.103/2015 (“Lei dos Caminhoneiros”), que elevou a tolerância de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

O Acórdão n. 290/2018-Plenário é resultado das discussões travadas no âmbito do processo TC 012.831/2017-4, no qual o TCU avaliou teoricamente a metodologia e os aspectos técnicos do reequilíbrio econômico-financeiro celebrado em decorrência dos impactos da Lei dos Caminhoneiros. No citado acórdão, o TCU determinou que a ANTT:

reavaliasse os efeitos do art. 16 da Lei 13.103/2015 sobre os esforços de manutenção da Rodovia BR-101/ES/BA, a partir de estudo técnico de engenharia específico que dimensionasse estes efeitos, adotando posteriormente as medidas administrativas pertinentes – item 9.2.1 do Acórdão;

a partir dos estudos técnicos a serem realizados pela Agência, retificasse as revisões contratuais já aprovadas em decorrência dos efeitos do art. 16 da Lei 13.103/2015 nos contratos de concessão de rodovias vigentes, considerando, no que fosse cabível, os critérios discutidos pelo tribunal, demonstrando expressamente a manutenção original do equilíbrio econômico-financeiro – item 9.2.4 do Acórdão.

Em face dessas determinações, a ANTT interpôs recursos (Embargos de Declaração e Pedido de Reexame), requerendo que os prazos inicialmente estabelecidos para cumprimento das determinações do Acórdão n. 290/2018-Plenário fossem condicionados à conclusão dos estudos prévios de engenharia em desenvolvimento junto à UFRGS sobre os impactos da Lei dos Caminhoneiros nos Contratos de Concessão (determinação do item 9.2.1 do acórdão).

Não obstante o declarado posicionamento da ANTT de, primeiramente, concluir os estudos técnicos de engenharia sobre o assunto, que até a presente data não foram concluídos, para só então avaliar eventual retificação do reequilíbrio da Lei dos Caminhoneiros, esta Agência pretende já alterar o reequilíbrio contratual relativo à Lei n. 13.103/2015.

Para tanto, a GEFIR propõe a aplicação da alíquota de 10,5% (estabelecido no Memorando n. 790/2016/SUINF) sobre valor proposto pela Autopista Fernão Dias em sua proposta comercial para o item 4.1 – Manutenção do Pavimento, em substituição aos valores de referência anteriormente utilizados pela Agência para recomposição dos custos adicionais de manutenção de pavimento em decorrência da Lei dos Caminhoneiros.

Segundo a GEFIR, a alteração da referência dos custos adicionais de manutenção de pavimento decorreria de suposta determinação do TCU para que não fossem utilizados valores superiores aos constantes na proposta comercial das concessionárias como referência para a recomposição do equilíbrio contratual relativo à Lei dos Caminhoneiros:

28. Em atendimento ao Ofício nº 0204/2017-TCU/SeinfraRodoviaAviação, de modo a não utilizar valores superiores aos constantes na proposta comercial da empresa como base de referência para compensação do aumento de custos de manutenção do pavimento decorrente do art. 16 da Lei 13.103/2015.

29. Diante disso, propõe-se readequar, como valor de compensação pelo aumento do desgaste do pavimento, na alíquota de 10,5% do valor proposto pela Concessionária na sua proposta comercial relativo ao item 4.1 – Manutenção do Pavimento, até que estudos específicos indiquem com maior precisão, os reais efeitos do aumento da tolerância de peso dos veículos de carga nos pavimentos da concessão.

Todavia, as premissas apontadas pela GEFIR devem ser objeto de reconsideração, pois:

a Autopista Fernão Dias não foi parte no processo administrativo que resultou no Acórdão n. 290/2018-Plenário;

a ANTT não instaurou processo administrativo próprio para cumprimento do citado julgado, a fim de garantir à Concessionária o devido processo legal, a ampla defesa e o contraditório, desrespeitando seus próprios normativos internos;

ainda não foram concluídos os estudos técnicos de engenharia contratados pela ANTT sobre os impactos da Lei dos Caminhoneiros nos custos de manutenção do pavimento, tendo sido possibilitado pelo TCU que a Agência, primeiramente, conclua esses estudos para posteriormente avaliar a necessidade de eventual alteração do reequilíbrio contratual anteriormente concedido sobre o tema;

o TCU não determinou à ANTT que não utilize valores superiores àqueles indicados na proposta comercial das concessionárias como referência do reequilíbrio contratual decorrente da Lei dos Caminhoneiros;

qualquer alteração no reequilíbrio contratual em relação aos impactos da Lei dos Caminhoneiros deve ser bilateral e respeitar a metodologia do Fluxo de Caixa Marginal estabelecida nas Resoluções ANTT n. 3.651/2011 e 5.850/2019.

Inicialmente, é importante esclarecer que a Autopista Fernão Dias não foi parte no processo administrativo de contas junto ao TCU que resultou no Acórdão n. 290/2018, de forma que a Concessionária não participou das discussões e questionamentos realizados no âmbito da Corte de Contas sobre as análises técnicas da ANTT para definição dos impactos do art. 16 da Lei n. 13.103/2015 e da metodologia utilizada pela Agência para a recomposição dos reequilíbrios econômico-financeiros dos contratos de concessão de rodovias federais.

A Concessionária jamais foi notificada ou intimada para apresentar qualquer manifestação a respeito das questões debatidas no âmbito do TCU, a fim de contribuir para o esclarecimento das questões técnicas analisadas, considerando especialmente as particularidades da concessão da BR381/MG/SP.

Mesmo ciente dos efeitos da medida à Autopista Fernão Dias, a ANTT também não instaurou processo administrativo próprio para discutir os apontamentos do TCU e o cumprimento de suas determinações em relação à Concessionária, considerando as especificidades da BR381/MG/SP, conforme determina o art. 3º, II e III, da Lei n. 9784/1999.

Considerando que a Autopista Fernão Dias não é parte do processo que originou o Acórdão n. 290/2018-Plenário e que suas determinações afetam diretamente seus interesses e direitos, a ANTT deve viabilizar em sua esfera administrativa a ampla discussão da decisão do TCU quanto aos seus fundamentos, providências e possíveis medidas a serem adotadas pela Concessionária, considerando principalmente as particularidades da concessão sob análise.

Essas garantias processuais são ainda mais relevantes no presente caso quando, além de impactar diretamente em interesses e direitos da Autopista Fernão Dias, a própria ANTT também reconhece a necessidade de realização prévia de estudos técnicos de engenharia sobre os impactos da Lei dos Caminhoneiros na manutenção do pavimento das rodovias federais concedidas para que, posteriormente, seja avaliada eventual retificação do reequilíbrio contratual anteriormente concedido a respeito do tema.

O objetivo manifestado pela Agência perante o TCU, e com o qual a Concessionária concorda, foi justamente de respeitar a sequência lógica dos atos a serem praticados, sem que haja prejuízo para as partes envolvidas, promovendo-se, nessa ordem:

a conclusão dos estudos técnicos em curso, com ampla participação e discussão de todos os possíveis interessados;

a edição de novas normas setoriais a respeito do tema, visando a utilização dos novos parâmetros obtidos nos cálculos para eventual retificação das revisões tarifárias decorrentes dos efeitos da Lei dos Caminhoneiros;

a reavaliação dos impactos e do reequilíbrio da Lei dos Caminhoneiros à luz dos estudos e normas produzidas, em processos administrativos de revisão extraordinária, com o respeito a todas as garantias inerentes; e, por fim

a retificação das revisões tarifárias já aprovadas pela Agência em decorrência dos efeitos da Lei dos Caminhoneiros.

A própria SUINF, por meio do Memorando n. 098/2019, apresentou esse mesmo posicionamento à Procuradoria Jurídica da ANTT, indicando que pretendia cumprir as determinações do TCU somente após i) a conclusão dos estudos técnicos de engenharia em desenvolvimento junto à UFRGS sobre os impactos da Lei n. 13.105/2015 nos custos de manutenção do pavimento das rodovias concedidas e ii) a edição de Resolução sobre o tema.

Reforçando a correção de se aguardar a conclusão dos estudos de engenharia em curso, o TCU, por meio do Acórdão n. 2.175/2019-Plenário (anexo), ao julgar o Pedido de Reexame da ANTT, concluiu que qualquer possível alteração dos reequilíbrios contratuais relativos à Lei dos Caminhoneiros deve ser fundamentada a partir dos resultados e dados dos estudos técnicos determinados pela Corte de Contas a respeito dos impactos da Lei nos custos de manutenção do pavimento das rodovias:

87. Quanto às modificações sugeridas pela ANTT nas determinações constantes dos subitens 9.2.1, 9.2.2 e 9.2.4, conclui-se por desnecessárias, haja vista que o item 9.2.1 do Acórdão 290/2018-TCU-Plenário consigna expressamente que os efeitos da Lei dos Caminhoneiros sobre os esforços de manutenção da Rodovia BR 101/ES/BA devem se encontrar dimensionados em estudos de engenharia. Assim, por decorrência lógica, todas as medidas subsequentes determinadas àquela Autarquia devem se encontrar fundamentadas sob o escólio dos dados do estudo, sendo desnecessária sua inclusão/repetição nos demais subitens da parte dispositiva do acórdão recorrido.

Nesse sentido, se a ANTT, com respaldo de acórdão do TCU, entende e defende que os estudos técnicos de engenharia são importantes e devem preceder qualquer eventual retificação da revisão tarifária já aprovada, deve, em prol da confiança legítima, garantir essas questões na seara administrativa à Autopista Fernão Dias.

Por mais essa razão, entende-se que deve ser reconsiderada a proposta da GEFIR para se não promover a pretendida alteração da revisão tarifária aprovada em razão dos impactos da Lei dos Caminhoneiros, especialmente no bojo do processo da 12ª Revisão Ordinária e 12ª Revisão Extraordinária da TBP em curso.

Aliás, o Poder Judiciário resguardou o entendimento ora externado pela Concessionária na decisão proferida no Agravo de Instrumento n. 1032887-88.2019.4.01.0000 (anexo), na qual o Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF1) ressaltou a necessidade de instauração de processo administrativo específico e realização prévia dos estudos:

Verifica-se que, efetivamente, a agravante não é parte no processo TC 012.831/2017-4, onde proferido o Acórdão 290/2018, não tendo sido oportunizada à empresa a participação nas discussões e apresentação de elementos relativos especificamente à Concessão da BR 101/RJ.

A aplicação dos efeitos da decisão do TCU ocorreu de forma linear, sem a existência de procedimento administrativo no âmbito da ANTT, para discussão dos parâmetros específicos a serem adotados em relação ao Contrato de Concessão em comento, em que assegurados os princípios do contraditório e da ampla defesa. Ademais, a teor dos arts 9º e seguintes da Lei 8.987/95 (Lei das Concessões), a tarifa do serviço deve ser preservada nas revisões tarifárias, sendo assegurada às partes a manutenção do equilíbrio econômico financeiro do contrato o que, à primeira vista, não ocorreu no caso concreto.

Saliente-se o fato de que a própria ANTT, conforme Memorando n.º 098/2019 (Id 80088576 do processo originário) reconhece a necessidade realização prévia de estudos técnicos de engenharia acerca dos impactos da Lei 13.105/2015 nos custos de manutenção da rodovia. A atuação da ANTT perante o TCU, com interposição de pedido de reexame, demonstra seu inconformismo com o entendimento do Acórdão 290/2018-TCU, não parecendo razoável a aplicação imediata da alteração da tarifa decorrente da decisão ainda sob recurso.

O TRF1 também suspendeu a redução tarifária realizada pela ANTT em realização à concessão da BR163/MS, conforme decisão anexa proferida no Agravo de Instrumento n. 0002451-662019.4.01.0000 (anexo).

Tais decisões denotam que a ANTT não estaria incorrendo em descumprimento da determinação do TCU em não promover qualquer revisão do reequilíbrio da Lei dos Caminhoneiros antes que os estudos fossem concluídos, pelo contrário, tal medida é a que se mostra mais acertada do ponto de vista legal e contratual.

Por fim, é relevante esclarecer que o TCU não determinou que a ANTT utilize os custos de manutenção de pavimento previstos nas propostas comerciais das concessionárias como referência para quantificação do reequilíbrio contratual concedido em razão dos impactos da Lei dos Caminhoneiros.

Essa questão foi esclarecida pelo próprio TCU quando da prolação do Acórdão n. 2.175/2019-Plenário, no qual foi analisado o Pedido de Reexame interposto pela ANTT em face do Acórdão n. 290/2018-Plenário. O Ministro Relator Bruno Dantas expressamente destacou em seu voto que o TCU jamais determinou qual o método que deverá ser utilizado pela ANTT no reequilíbrio referente à Lei dos Caminhoneiros:

II – Da metodologia do Fluxo de Caixa Marginal

38. Como visto no relatório que antecede este voto e reiterado em breve síntese no início deste voto, os recorrentes demonstram irrisignação com a suposta vedação por parte deste Tribunal à utilização da metodologia do fluxo de caixa marginal para fins de recomposição do equilíbrio econômico financeiro do contrato examinado. No seu entender, o TCU teria contrariado um conjunto de deliberações que prestigiaria justamente a adoção da mencionada metodologia.

39. Em primeiro lugar, afasto o argumento de que o TCU teria decidido de forma contrária à suposta jurisprudência consolidada acerca da metodologia do fluxo de caixa marginal. Compreendo que o Tribunal não vedou a utilização, em definitivo, do mencionado método. É o que se extrai do seguinte excerto do voto condutor do Acórdão 1.461/2018-TCU-Plenário, proferido em sede de embargos declaratórios:

[...]

40. Corroborando esse entendimento, eis o teor da determinação endereçada ao regulador, que não faz menção explícita ao método de recomposição que deverá ser utilizado pela Agência, em consonância com o excerto acima transcrito:

9.2.1. reavalie, até janeiro/2019, os efeitos do art. 16 da Lei 13.103/2015 sobre os esforços de manutenção da Rodovia BR-101/ES/BA, a partir de estudos de engenharia específicos que dimensionem estes efeitos, em substituição aos resultados da Nota Técnica Conjunta SE-SPNT-DNIT-ANTT/MT 1/2015, levando em conta, para tanto, as inconsistências apuradas nestes autos, adotando posteriormente as medidas administrativas pertinentes, tais como a edição de novas Resoluções a respeito do tema, com vistas à utilização dos novos parâmetros obtidos nos cálculos para os reajustes tarifários; (redação conferida pelo Acórdão 1.461/2018-TCU-Plenário).

O entendimento da ANTT quanto à utilização do plano de negócios das concessionárias como base de referência dos custos de manutenção do pavimento para o reequilíbrio contratual teria decorrido, na visão do Ministro Relator, da redação do item 9.2.2 do Acórdão 290/2018-Plenário, que trata da retificação da revisão tarifária relativa à Lei dos Caminhoneiros especificamente para o contrato celebrado com a ECO101:

41. Creio que tal incompreensão decorre do teor do subitem 9.2.2 do Acórdão 290/2018-TCU Plenário, modificado pelo Acórdão 1.461/2018-TCU-Plenário.

9.2.2. retifique em definitivo, no prazo de 120 dias, a revisão tarifária autorizada pela Resolução 5.339/2017, contemplando, no caso, os valores dos serviços de manutenção apresentados pela ECO101 em seu plano de negócios, como base de referência para compensar os efeitos do art. 16 da Lei 13.103/2015, em atendimento ao art. 9º, §§ 2º e 4º, e art. 10 da Lei 8.987/1995; (redação conferida pelo Acórdão 1.461/2018-TCU-Plenário).

As análises e esclarecimentos apresentados pelo TCU no Acórdão n. 2.175/2019-TCU-Plenário são relevantes para o processo de revisão tarifária em curso da Autopista Fernão Dias, pois não há no contrato de concessão da BR381/MG/SP qualquer previsão ou cláusula que vincule os reequilíbrios contratuais relativos a novos investimentos, inclusive acréscimos de serviços previstos originalmente no PER, ao fluxo de caixa descontado não alavancado apresentado no plano de negócios (Fluxo de Caixa Original).

No caso de reequilíbrios contratuais para a inclusão de novos investimentos não previstos no PER ou acréscimos de serviços previstos no PER, o Contrato de Concessão da Autopista Fernão Dias se submete às disposições da Resolução n. 3.651/2011, que trata da metodologia de Fluxo de Caixa Marginal para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais concedidas pela ANTT, em decorrência de novas obras e serviços.

De acordo com a referida resolução, o reequilíbrio econômico-financeiro decorrente do “incremento de valores existentes no PER”, como é o caso do incremento de valores resultante dos impactos da Lei dos Caminhoneiros sobre os itens relacionados à manutenção do pavimento da rodovia, deve ser realizado pelo Fluxo de Caixa Marginal, pois são consideradas como obras ou serviços não previstos no PER (art. 3º, §5º):

§5º São consideradas obras ou serviços não previstos no PER aqueles não existentes no PER, quando da publicação da Resolução nº 3.651/2011 e/ou o incremento de valores de itens existentes no PER, nos casos descritos nos incisos I e II do parágrafo 3º, caso em que o reequilíbrio econômico-financeiro deverá ser feito exclusivamente via Fluxo de Caixa Marginal.

Na hipótese de incremento de valores de itens existentes no PER, a resolução prevê que as despesas marginais serão definidas a partir de orçamento elaborado com base nas composições do Sistema de Custos Rodoviários – SICRO do DNIT, outros sistemas referenciais ou em 3 (três) cotações de mercado, nesta ordem:

Art. 3º Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais serão utilizados os critérios definidos nos incisos I e II a seguir para definir o valor das obras e serviços resultantes do evento que deu causa ao reequilíbrio.

I - O valor das obras e/ou serviços deverá ser proposto pela concessionária, conforme previsto em Resolução, mediante apresentação de orçamento elaborado com base na composição de custos do Sistema de Custos Rodoviários - SICRO, sob gestão do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.

II - Caso o orçamento apresente itens que não possam ser orçados com base nos manuais e composições referenciais do SICRO, deverão ser utilizados outros sistemas oficiais de composição de custos, ou, na impossibilidade de utilização de tais sistemas, deverão ser apresentadas 3 (três) cotações de mercado, nesta ordem.

Como se vê, em nenhum momento a Resolução n. 3.651/2011, tal como o contrato de concessão da Autopista Fernão Dias, estabelece que as novas obras e incrementos de serviços previstos no PER devem ser orçados a partir dos valores constantes na proposta comercial da concessionária.

Na Resolução n. 5.850/2019, recentemente editada pela ANTT para estabelecer os procedimentos a serem observados para o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias, também está previsto que os impactos econômico-financeiros da inclusão de obras ou serviços não previstos no PER (conforme art. 3º, §5º da Resolução n. 3.651/2011) será realizada por meio de Fluxo de Caixa Marginal (FCM):

Art. 3º O impacto tarifário da inclusão de obras ou serviços, não previstos no Programa de Exploração da Rodovia (PER), será efetuado por meio do FCM, exceto para as obrigações em que há previsão de aplicação do Desconto de Reequilíbrio na TBP.

§1º Os impactos econômico-financeiros serão calculados dentro do próprio FCM, conforme disposto no Anexo I, resguardados as previsões contratuais em sentido diverso.

§2º Serão considerados os itens, tratados no FCM, constantes do artigo 2º da Resolução nº 675, de 2004 e da Resolução nº 3.651, de 2011 e alterações posteriores.

[...]

ANEXO I

No que diz respeito ao FCM, no momento da inclusão de obras ou serviços, não previstos no Programa de Exploração da Rodovia (PER), é aberto um fluxo de caixa com as premissas constantes da Resolução ANTT nº 3.651/2011, alterada pelas Resoluções ANTT nº 4.339/2014, e nº 4.727/2015, e da Resolução ANTT nº 4.075/2013, alterada pelas Resoluções ANTT nº 4.296/2014 e nº 4.903/2015.

Não há dúvida, portanto, que a metodologia para recomposição do reequilíbrio contratual a ser adotada pela ANTT no contrato de concessão da Autopista Fernão Dias, em relação aos impactos da Lei dos Caminhoneiros, é a metodologia de Fluxo de Caixa Marginal prevista nas Resoluções ANTT n. 3.651/2011 e 5.850/2019.

Todos esses fatos reforçam a necessidade de se afastar a proposta da GEFIR de aplicação dos valores previstos na proposta comercial da Concessionária em relação aos custos de manutenção do pavimento, devendo-se aguardar a conclusão dos estudos técnicos de engenharia em curso para, posteriormente, ser avaliada a necessidade de eventual retificação do reequilíbrio da Lei dos Caminhoneiros, considerando os normativos e metodologias de reequilíbrio da ANTT.

Diante de todo o exposto, a Autopista Fernão Dias requer:

- Que a 12ª Revisão Ordinária e 12ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio sejam processadas pela ANTT sem a aplicação das determinações do Acórdão 290/2018-Plenário do TCU, até que sejam concluídos os estudos técnicos de engenharia, em desenvolvimento pela UFRGS, a respeito dos impactos do art. 16 da Lei dos Caminhoneiros na manutenção do pavimento das rodovias federais concedidas, para só então se discutir em processo específico de revisão extraordinária a necessidade de eventual retificação do reequilíbrio contratual anteriormente deferido por esta Agência a respeito do tema;
- Sucessivamente, caso a ANTT pretenda antecipar o cumprimento das determinações do Acórdão n. 290/2018-Plenário do TCU, que esta Agência instaure procedimento próprio de revisão extraordinária, fora do bojo da 12ª Revisão Ordinária e 12ª Revisão Extraordinária, para análise específica da necessidade de eventual retificação do reequilíbrio anteriormente concedido em relação à Lei dos Caminhoneiros, observando os normativos e metodologias de reequilíbrio contratual próprios da ANTT, notadamente as Resoluções n. 3.651/2011 e 5.850/2019, garantindo também a participação da Concessionária em todas as fases desse processo administrativo e sua prévia manifestação acerca das conclusões e resultados preliminares da Agência e dos estudos de engenharia em curso, nos termos da Resolução n. 675/2004 e Lei n. 9.784/99.

Proposta SUINF

5. Por meio do Despacho GEFIR (2398535) foi feita uma consulta à CIPRO dos questionamentos acima apresentados pela Concessionária.
6. Em resposta, a CIPRO esclarece que deve-se ser mantido o entendimento, conforme justificativas transcritas abaixo:

"Informamos que com a publicação do Acórdão nº 2175/2019-TCU-Plenário (2425292), o Tribunal de Contas da União - TCU negou o pedido de reexame interposto contra o Acórdão nº 290/2018-TCU-Plenário, determinando à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT seu cumprimento.
Nesse sentido, resta prejudicada manifestação acerca de cumprimento antecipado do Acórdão nº 290/2018-TCU-Plenário, haja vista se tratar de ato superado, havendo atualmente determinação do TCU com prazo para cumprimento em curso, inclusive para que se retifique todas as revisões tarifárias já aprovadas em decorrência dos efeitos do art. 16 da Lei 13.103/2015."
7. Dessa forma, mantém-se o entendimento proposto na Nota Técnica SEI Nº 3811/2019/GEFIR/SUINF/DIR (1841892).

B.1.4) SISTEMA DE CONTROLE DE VELOCIDADE

Proposta Concessionária

Considerando que o valor previsto no PER, de R\$2.581.200,00 é para a operação de **45** equipamentos de monitoração de velocidade.

Considerando que em 30/01/2015, por meio da carta GPE-061/15, sob número de protocolo 50500.030107/2015-12, a Concessionária solicitou o devido reequilíbrio de mais um equipamento de monitoração de velocidade, totalizando **46** equipamentos na Rodovia.

Considerando que o equipamento extra foi instalado no km 528+350, pista norte, em função da implantação de terceira faixa entre o km 527+795 e o km 528+760, na pista norte, concluída em 29/01/2014.

Considerando que, por meio da Nota Técnica nº 048/2015/GEINV/SUINF, referente à 8ª Revisão Ordinária / 8ª Revisão Extraordinária, esta Agência aprovou a inclusão deste equipamento extra.

Portanto, solicitamos que seja mantido o valor de um equipamento adicional, no Fluxo de Caixa Marginal 2, no valor de R\$ 57.360,00 por ano (data base: julho/2007), a partir do 6º ano de concessão, com o devido Custo Administrativo de 6,24%, no valor de R\$ 3.579,26 por ano (data base: julho/2007).

Além disso, solicitamos a correção do valor apurado no 11º ano, conforme cálculo a seguir:

	Fórmulas	11º ano até 25/01/2019	11º ano a partir de 26/01/2019	
		Fluxo de Caixa TOTAL	Fluxo de Caixa Original - 45 equipamentos	Fluxo de Caixa Marginal 2 - 1 equipamento
Valor total anual	(A)	4.618.553,21	2.581.200,00	57.360,00
Valor total diário	(B)=(A)/365dias	12.653,57	7.071,78	157,15
Data Ofício Circular alterando o valor	(C)	25/01/2019	25/01/2019	25/01/2019
Data do início do ano de concessão	(D)	18/02/2018	18/02/2018	18/02/2018
Data do final do ano de concessão	(E)	17/02/2019	17/02/2019	17/02/2019
Número dias entre início da concessão e alteração do valor	(F) =(C) - (D) + 1	342		
Número dias entre final da concessão e alteração do valor	(G) =(E) - (C)		23	23
Valor referente ao número de dias antes alteração do valor	(H) =(B) * (F)	4.327.521,09		
Valor referente ao número de dias após alteração do valor	(I) =(G) * (B)		162.650,96	3.614,47
TOTAL 11º ano			4.493.786,51	

Diante o exposto, solicitamos a correção do Cronograma físico-financeiro conforme tabela a seguir.

Cronograma físico-financeiro Item 6.3.3.1.8 - Sistema de Controle de Velocidade (Valores em R\$ - data base: julho/2007)									
Descrição	TOTAL	1º ano	2º ano	3º ano	4º ano	5º ano	6º ano	7º ano	8º ano
Cronograma Vigente - Original	R\$ 82.183.658,20	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	4.109.182,91	4.109.182,91	4.109.182,91
Cronograma Vigente - Marginal 2	R\$ 9.556.949,16	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	98.523,12	289.760,64	509.370,30
Cronograma Vigente - Total	R\$ 91.740.607,36	-	-	-	-	-	4.207.706,03	4.398.943,55	4.618.553,21
Proposta ANTT									
Revisão Extraordinária - Original	R\$ 60.708.697,04	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$4.109.182,91	R\$4.109.182,91	R\$4.109.182,91
Revisão Extraordinária - Marginal 2	R\$ 1.916.394,66	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 98.523,12	R\$ 289.760,64	R\$ 509.370,30
Revisão Extraordinária - Total	R\$ 62.625.091,70	-	-	-	-	-	4.207.706,03	4.398.943,55	4.618.553,21
Proposta Concessionária									
Revisão Extraordinária - Original	R\$ 60.791.897,46	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$4.109.182,91	R\$4.109.182,91	R\$4.109.182,91
Revisão Extraordinária - Marginal 2	R\$ 3.104.038,26	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 98.523,12	R\$ 289.760,64	R\$ 509.370,30
Revisão Extraordinária - Total	R\$ 63.895.935,72	-	-	-	-	-	4.207.706,03	4.398.943,55	4.618.553,21

Descrição	TOTAL	9º ano	10º ano	11º ano	12º ano	13º ano	14º ano	15º ano	16º ano
Cronograma Vigente - Original	R\$ 82.183.658,20	R\$4.109.182,91	R\$4.109.182,91	R\$4.109.182,91	R\$4.109.182,91	R\$4.109.182,91	R\$4.109.182,91	R\$4.109.182,91	R\$4.109.182,91
Cronograma Vigente - Marginal 2	R\$ 9.556.949,16	R\$ 509.370,30	R\$ 509.370,30	R\$ 509.370,30	R\$ 509.370,30	R\$ 509.370,30	R\$ 509.370,30	R\$ 509.370,30	R\$ 509.370,30
Cronograma Vigente - Total	R\$ 91.740.607,36	4.618.553,21	4.618.553,21	4.618.553,21	4.618.553,21	4.618.553,21	4.618.553,21	4.618.553,21	4.618.553,21
Proposta ANTT									
Revisão Extraordinária - Original	R\$ 60.708.697,04	R\$4.109.182,91	R\$4.109.182,91	R\$4.025.982,49	R\$2.581.200,00	R\$2.581.200,00	R\$2.581.200,00	R\$2.581.200,00	R\$2.581.200,00
Revisão Extraordinária - Marginal 2	R\$ 1.916.394,66	R\$ 509.370,30	R\$ 509.370,30	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -
Revisão Extraordinária - Total	R\$ 62.625.091,70	4.618.553,21	4.618.553,21	4.025.982,49	2.581.200,00	2.581.200,00	2.581.200,00	2.581.200,00	2.581.200,00
Proposta Concessionária									
Revisão Extraordinária - Original	R\$ 60.791.897,46	R\$4.109.182,91	R\$4.109.182,91	R\$4.109.182,91	R\$2.581.200,00	R\$2.581.200,00	R\$2.581.200,00	R\$2.581.200,00	R\$2.581.200,00
Revisão Extraordinária - Marginal 2	R\$ 3.104.038,26	R\$ 509.370,30	R\$ 509.370,30	R\$ 384.603,60	R\$ 57.360,00	R\$ 57.360,00	R\$ 57.360,00	R\$ 57.360,00	R\$ 57.360,00
Revisão Extraordinária - Total	R\$ 63.895.935,72	4.618.553,21	4.618.553,21	4.493.786,51	2.638.560,00	2.638.560,00	2.638.560,00	2.638.560,00	2.638.560,00

Descrição	TOTAL	17º ano	18º ano	19º ano	20º ano	21º ano	22º ano	23º ano	24º ano	25º ano
Cronograma Vigente - Original	R\$ 82.183.658,20	R\$4.109.182,91	R\$4.109.182,91	R\$4.109.182,91	R\$4.109.182,91	R\$4.109.182,91	R\$4.109.182,91	R\$4.109.182,91	R\$4.109.182,91	R\$4.109.182,91
Cronograma Vigente - Marginal 2	R\$ 9.556.949,16	R\$ 509.370,30	R\$ 509.370,30	R\$ 509.370,30	R\$ 509.370,30	R\$ 509.370,30	R\$ 509.370,30	R\$ 509.370,30	R\$ 509.370,30	R\$ 509.370,30
Cronograma Vigente - Total	R\$ 91.740.607,36	4.618.553,21	4.618.553,21	4.618.553,21	4.618.553,21	4.618.553,21	4.618.553,21	4.618.553,21	4.618.553,21	4.618.553,21
Proposta ANTT										
Revisão Extraordinária - Original	R\$ 60.708.697,04	R\$2.581.200,00	R\$2.581.200,00	R\$2.581.200,00	R\$2.581.200,00	R\$2.581.200,00	R\$2.581.200,00	R\$2.581.200,00	R\$2.581.200,00	R\$2.581.200,00
Revisão Extraordinária - Marginal 2	R\$ 1.916.394,66	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -
Revisão Extraordinária - Total	R\$ 62.625.091,70	2.581.200,00	2.581.200,00	2.581.200,00	2.581.200,00	2.581.200,00	2.581.200,00	2.581.200,00	2.581.200,00	2.581.200,00
Proposta Concessionária										
Revisão Extraordinária - Original	R\$ 60.791.897,04	R\$2.581.200,00	R\$2.581.200,00	R\$2.581.200,00	R\$2.581.200,00	R\$2.581.200,00	R\$2.581.200,00	R\$2.581.200,00	R\$2.581.200,00	R\$2.581.200,00
Revisão Extraordinária - Marginal 2	R\$ 3.104.038,26	R\$ 57.360,00	R\$ 57.360,00	R\$ 57.360,00	R\$ 57.360,00	R\$ 57.360,00	R\$ 57.360,00	R\$ 57.360,00	R\$ 57.360,00	R\$ 57.360,00
Revisão Extraordinária - Total	R\$ 63.895.935,72	2.638.560,00	2.638.560,00	2.638.560,00	2.638.560,00	2.638.560,00	2.638.560,00	2.638.560,00	2.638.560,00	2.638.560,00

Proposta SUINF

8. Conforme verificado na Nota Técnica nº 048/2015/GEINV/SUINF, de 09/10/2015, que tratou da 8ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária, à época da elaboração e aceitação do estudo do radar no Km 528+350 da BR-381/MG existiam apenas 02 faixas de rolamento a serem monitoradas no local.
9. Quando da implantação do citado equipamento, de acordo com o Despacho COFOR (2454292) já havia mais uma faixa de rolamento naquele ponto, fruto de obra de implantação da terceira faixa do km 527+795 ao km 528+760 da BR-381/MG.
10. Dessa forma, é pertinente o pleito da concessionária, sendo necessária a adequação da proposta da Nota Técnica SEI Nº 3811/2019/GEFIR/SUINF/DIR (1841892), considerando o valor proposto por meio do Parecer Técnico nº 307/2018/GEFIR/SUINF, de 23/11/2018, da seguinte forma:

RESUMO		
ESTADO	ATUAL	PI
SÃO PAULO	R\$ 5.200,45	R\$ 2.915,51
MINAS GERAIS	R\$ 5.164,35	R\$ 2.895,27

11. No ano 11 foi considerado o valor proporcional: de fevereiro a novembro (10 meses) foi considerado o valor aprovado anteriormente e os demais meses (02 meses) já o valor corrigido por meio do Parecer Técnico nº 307/2018/GEFIR/SUINF, de 23/11/2018.

ESTADO	VALOR UNITÁRIO	QUANTIDADE	VALOR /ANO	ANO 11	ANO 12	ANO 13
SP	R\$ 2.915,51	0	0,00	0,00	0,00	0,00
MG	R\$ 2.895,27	1	34.743,23	87.641,08	34.743,23	34.743,23
TOTAL		1	34.743,23	87.641,08	34.743,23	34.743,23
ANO 14	ANO 15	ANO 16	ANO 17	ANO 18	ANO 19	ANO 20
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
34.743,23	34.743,23	34.743,23	34.743,23	34.743,23	34.743,23	34.743,23
34.743,23	34.743,23	34.743,23	34.743,23	34.743,23	34.743,23	34.743,23
ANO 21	ANO 22	ANO 23	ANO 24	ANO 25		
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
34.743,23	34.743,23	34.743,23	34.743,23	34.743,23		
34.743,23	34.743,23	34.743,23	34.743,23	34.743,23		

12. Com isso, propomos a adequação do cronograma do Item 6.3.3.1.8 da seguinte forma:

Cronograma físico-financeiro Item 6.3.3.1.8 - Sistema de Controle de Velocidade - (valores em R\$ - data base: julho/2007)									
	Total do Item	1º ANO	2º ANO	3º ANO	4º ANO	5º ANO	6º ANO	7º ANO	
Cronograma Vigente - FCO	82.183.658	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.109.182,91	4.109.182,91	
Cronograma Vigente - FCM2	9.556.949	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	98.523,12	289.760,00	
Cronograma Vigente - Total	91.740.607	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.207.706,03	4.398.943,00	
Proposta ANTT									
Cronograma Vigente - FCO	60.708.697	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.109.182,91	4.109.182,91	
Cronograma Vigente - FCM2	2.490.441	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	98.523,12	289.760,00	
Cronograma Vigente - Total	63.199.138	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.207.706,03	4.398.943,00	
	8º ANO	9º ANO	10º ANO	11º ANO	12º ANO	13º ANO	14º ANO	15º ANO	16º ANO
Cronograma Vigente - FCO	4.109.182,91	4.109.182,91	4.109.182,91	4.109.182,91	4.109.182,91	4.109.182,91	4.109.182,91	4.109.182,91	4.109.182,91
Cronograma Vigente - FCM2	509.370,30	509.370,30	509.370,30	509.370,30	509.370,30	509.370,30	509.370,30	509.370,30	509.370,30
Cronograma Vigente - Total	4.618.553,21	4.618.553,21	4.618.553,21	4.618.553,21	4.618.553,21	4.618.553,21	4.618.553,21	4.618.553,21	4.618.553,21
Proposta ANTT									
Cronograma Vigente - FCO	4.109.182,91	4.109.182,91	4.109.182,91	4.025.982,49	2.581.200,00	2.581.200,00	2.581.200,00	2.581.200,00	2.581.200,00
Cronograma Vigente - FCM2	509.370,30	509.370,30	509.370,30	87.641,08	34.743,23	34.743,23	34.743,23	34.743,23	34.743,23
Cronograma Vigente - Total	4.618.553,21	4.618.553,21	4.618.553,21	4.113.623,57	2.615.943,23	2.615.943,23	2.615.943,23	2.615.943,23	2.615.943,23
	17º ANO	18º ANO	19º ANO	20º ANO	21º ANO	22º ANO	23º ANO	24º ANO	25º ANO
Cronograma Vigente - FCO	4.109.182,91	4.109.182,91	4.109.182,91	4.109.182,91	4.109.182,91	4.109.182,91	4.109.182,91	4.109.182,91	4.109.182,91
Cronograma Vigente - FCM2	509.370,30	509.370,30	509.370,30	509.370,30	509.370,30	509.370,30	509.370,30	509.370,30	509.370,30
Cronograma Vigente - Total	4.618.553,21	4.618.553,21	4.618.553,21	4.618.553,21	4.618.553,21	4.618.553,21	4.618.553,21	4.618.553,21	4.618.553,21
Proposta ANTT									
Cronograma Vigente - FCO	2.581.200,00	2.581.200,00	2.581.200,00	2.581.200,00	2.581.200,00	2.581.200,00	2.581.200,00	2.581.200,00	2.581.200,00
Cronograma Vigente - FCM2	34.743,23	34.743,23	34.743,23	34.743,23	34.743,23	34.743,23	34.743,23	34.743,23	34.743,23
Cronograma Vigente - Total	2.615.943,23	2.615.943,23	2.615.943,23	2.615.943,23	2.615.943,23	2.615.943,23	2.615.943,23	2.615.943,23	2.615.943,23

13. Ressalte-se ainda que, caso a reprogramação do cronograma proposta seja autorizada, o texto do PER deverá ser alterado, de forma a se adequar à reprogramação:

46 unidades de monitoração eletrônica de velocidade (sistema de controle de velocidade), fixas e ostensivas, distribuídas estrategicamente ao longo da RODOVIA.[\[1\]](#).

[1] Redação dada pela Resolução nº X.XXX, de xx/xx/2020, que aprovou a 12ª Revisão Ordinária e a 12ª Revisão Extraordinária do PER

B.1.5) CUSTOS ADMINISTRATIVOS - FLUXO DE CAIXA ORIGINAL

Proposta Concessionária

A respeito dos custos administrativos do Fluxo de Caixa Original, não concordamos com a apuração dos valores. Isso porque, em relação aos custos com a Verba de Aparelhamento da PRF, até que a Agência analise a complementação da prestação de contas, o valor a ser retirado do PER do item 11.1, assim como seus custos administrativos estão corretos. No entanto, em relação à operação do Sistema de Controle de Velocidade, quando houve o incremento do seu valor, em atendimento à Resolução ANTT nº 3.323/2009, não foi incluído valor na verba de Administração da Concessionária.

Além disso, de acordo com o exposto no parágrafo 10, do artigo 3º da Resolução ANTT nº 3.651/2011, fica claro que o custo administrativo deve ser excluído no caso de exclusão de obras do PER, porém, somente excluindo a parcela do Custo Administrativo que foi incluído em outra ocasião, ou seja, como a alteração do valor do Sistema de Controle de Velocidade não incrementou os custos administrativos em 2009, não poderá haver a redução dos mesmos, pela falta de inclusão citada na Resolução, pois dessa forma haverá um desequilíbrio do contrato de concessão, uma vez que o valor atual ficará menor do que o valor previsto na Proposta Comercial para o item de Administração da Concessionária.

§10º A taxa de 6,24% (seis inteiros e vinte e quatro centésimos por cento) também deverá ser empregada no caso de exclusão de obras dos Programas de Exploração, retirando-se do fluxo de origem da obra ou serviço excluído a parcela correspondente ao custo administrativo incluído. (Incluído pela Resolução nº 4.727, de 26.5.15)

Dessa forma, solicitamos a correção dos custos administrativos, de conformidade com o estabelecido da Resolução, conforme cronograma abaixo.

Cronograma físico-financeiro Item 14.1 - Administração da Concessionária (Valores em R\$ - data base: julho/2007)										
Descrição	TOTAL	1º ano	2º ano	3º ano	4º ano	5º ano	6º ano	7º ano	8º ano	
Cronograma Vigente - Original	R\$ 204.215.311,46	R\$8.165.836,68	R\$8.300.377,43	R\$8.300.377,43	R\$8.217.795,28	R\$8.238.368,52	8.180.885,21	7.796.469,44	7.561.463,68	
Proposta ANTT										
Revisão Extraordinária - Original	R\$ 202.814.074,68	R\$8.165.836,68	R\$8.300.377,43	R\$8.300.377,43	R\$8.217.795,28	R\$8.238.368,52	R\$8.180.885,21	R\$7.796.469,44	R\$7.561.463,68	
Proposta Concessionária										
Revisão Extraordinária - Original	R\$ 204.154.112,21	R\$8.165.836,68	R\$8.300.377,43	R\$8.300.377,43	R\$8.217.795,28	R\$8.238.368,52	R\$8.180.885,21	R\$7.796.469,44	R\$7.561.463,68	
Descrição	TOTAL	9º ano	10º ano	11º ano	12º ano	13º ano	14º ano	15º ano	16º ano	
Cronograma Vigente - Original	R\$ 204.215.311,46	R\$8.259.474,99	R\$8.201.097,47	R\$8.227.600,22	R\$8.227.600,22	R\$8.227.600,22	R\$8.227.600,22	R\$7.806.762,25	R\$8.227.600,22	
Proposta ANTT										
Revisão Extraordinária - Original	R\$ 202.814.074,68	R\$8.259.474,99	R\$8.201.097,47	R\$8.161.209,26	R\$8.132.254,09	R\$8.132.254,09	R\$8.132.254,09	R\$7.711.416,12	R\$8.132.254,09	
Proposta Concessionária										
Revisão Extraordinária - Original	R\$ 204.154.112,21	R\$8.259.474,99	R\$8.201.097,47	R\$8.166.400,97	R\$8.227.600,22	R\$8.227.600,22	R\$8.227.600,22	R\$7.806.762,25	R\$8.227.600,22	
Descrição	TOTAL	17º ano	18º ano	19º ano	20º ano	21º ano	22º ano	23º ano	24º ano	25º ano
Cronograma Vigente - Original	R\$ 204.215.311,46	R\$8.227.600,22	R\$8.227.600,22	R\$8.227.600,22	R\$8.227.600,22	R\$8.227.600,22	R\$8.227.600,22	R\$8.227.600,22	R\$8.227.600,22	R\$8.227.600,22
Proposta ANTT										
Revisão Extraordinária - Original	R\$ 202.814.074,68	R\$8.132.254,09	R\$8.132.254,09	R\$8.132.254,09	R\$8.132.254,09	R\$8.132.254,09	R\$8.132.254,09	R\$8.132.254,09	R\$8.132.254,09	R\$8.132.254,09
Proposta Concessionária										
Revisão Extraordinária - Original	R\$ 204.154.112,21	R\$8.227.600,22	R\$8.227.600,22	R\$8.227.600,22	R\$8.227.600,22	R\$8.227.600,22	R\$8.227.600,22	R\$8.227.600,22	R\$8.227.600,22	R\$8.227.600,22

Proposta SUINF

14. Foi verificado que houve um equívoco na adequação do custo administrativo referente à correção dos valores dos controladores de velocidade no item 6.3.3.1.8 do Cronograma Financeiro da Concessão, visto que no momento da inclusão deste investimento no PER não foi considerado o custo administrativo.
15. Dessa forma, propõe-se a adequação do cronograma do item 14.1 da seguinte forma:

Cronograma físico-financeiro Item 14.1 - Administração da Concessionária (valores em R\$ - data base: julho/2007)										
	Total do Item	1º ANO	2º ANO	3º ANO	4º ANO	5º ANO	6º ANO	7º ANO		
Cronograma Vigente - Original	204.215.311,46	8.165.836,68	8.300.377,43	8.300.377,43	8.217.795,28	8.238.368,52	8.180.885,21	7.796.469,44		
Proposta ANTT										
Revisão Extraordinária - Original	204.189.875,74	8.165.836,68	8.300.377,43	8.300.377,43	8.217.795,28	8.238.368,52	8.180.885,21	7.796.469,44		
	8º ANO	9º ANO	10º ANO	11º ANO	12º ANO	13º ANO	14º ANO	15º ANO	16º ANO	
Cronograma Vigente - Original	7.561.463,68	8.259.474,99	8.201.097,47	8.227.600,22	8.227.600,22	8.227.600,22	8.227.600,22	7.806.762,25	8.227.600,22	
Proposta ANTT										
Revisão Extraordinária - Original	7.561.463,68	8.259.474,99	8.201.097,47	8.202.164,50	8.227.600,22	8.227.600,22	8.227.600,22	7.806.762,25	8.227.600,22	
	17º ANO	18º ANO	19º ANO	20º ANO	21º ANO	22º ANO	23º ANO	24º ANO	25º ANO	
Cronograma Vigente - Original	8.227.600,22	8.227.600,22	8.227.600,22	8.227.600,22	8.227.600,22	8.227.600,22	8.227.600,22	8.227.600,22	8.227.600,22	
Proposta ANTT										
Revisão Extraordinária - Original	8.227.600,22	8.227.600,22	8.227.600,22	8.227.600,22	8.227.600,22	8.227.600,22	8.227.600,22	8.227.600,22	8.227.600,22	

B.1.6) CUSTOS ADMINISTRATIVOS - FLUXO DE CAIXA MARGINAL

Proposta Concessionária

Considerando o exposto pela Concessionária no item b.1.3 da presente carta, a respeito da alteração dos valores do Desgaste do Pavimento (Lei 13.013/2015), em que solicitamos a manutenção do valor atual do PER, até que nova metodologia de cálculo seja definida por esta Agência, solicitamos manter inalterado os Custos Administrativos relativos a este item, pertencente ao Fluxo de Caixa Marginal 4.

Considerando também o exposto pela Concessionária no item b.1.4, a respeito da alteração dos valores do Sistema de Controle de Velocidade, em que há necessidade de manter o valor referente a um equipamento no Fluxo de Caixa Marginal 2, segue abaixo a tabela com a correção dos cálculos dos custos administrativos deste item, ou seja, ao invés de uma redução de R\$ 476.770,60, proposta pela ANTT, a redução calculada pela Concessionária é de R\$ 426.660,90.

Cronograma físico-financeiro Item 14.2 - Custos Administrativos (Item 6.3.3.1.8 - Sistema de Controle de Velocidade) (Valores em R\$ - data base: julho/2007)										
Descrição	TOTAL	1º ano	2º ano	3º ano	4º ano	5º ano	6º ano	7º ano	8º ano	
Cronograma Vigente - Marginal 2	R\$ 596.353,63	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 6.147,84	R\$ 18.081,06	R\$ 31.784,71	
Proposta ANTT										
Revisão Extraordinária - Marginal 2	R\$ 119.583,03	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 6.147,84	R\$ 18.081,06	R\$ 31.784,71	
Proposta Concessionária										
Revisão Extraordinária - Marginal 2	R\$ 169.692,72	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 6.147,84	R\$ 18.081,06	R\$ 31.784,71	

B.1.8) ITEM 5.1.17.1 - IMPLANTAÇÃO DE BARREIRAS DE CONCRETO**Proposta Concessionária**

Considerando a alteração significativa do quantitativo de inexecução de 11.731 metros para 26.920 metros, a qual não é tratada de forma detalhada e clara, de modo a propiciar um entendimento sobre o erro material citado, necessário se faz a apresentação do relatório técnico que fundamentou a alteração ocorrida, acompanhada de memória de cálculo e levantamentos, para apuração da Concessionária, em observância do princípio da ampla defesa.

Portanto, enquanto não se apresente uma memória detalhada para validação da Concessionária, solicitamos a manutenção dos valores anteriores, conforme cronograma abaixo.

Cronograma físico-financeiro Item 5.1.17 - Implantação de Barreiras de Concreto (Valores em R\$ - data base: julho/2007)						
Descrição	TOTAL	4º ano	5º ano	6º ano	7º ano	8º ano
Cronograma Vigente - Original	R\$ 12.076.598,31	R\$1.055.997,71	R\$ 478.937,94	1.356.175,05	2.108.471,47	4.309.088,91
Proposta ANTT						
Revisão Extraordinária - Original	R\$ 12.076.598,31	R\$1.055.997,71	R\$ 478.937,94	R\$1.494.824,12	R\$2.209.587,50	R\$1.147.913,76
Proposta Concessionária						
Revisão Extraordinária - Original	R\$ 12.076.598,31	R\$1.055.997,71	R\$ 478.937,94	R\$1.356.175,05	R\$2.108.471,47	R\$4.309.088,91
Descrição	TOTAL	9º ano	10º ano	11º ano	12º ano	13º ano
Cronograma Vigente - Original	R\$ 12.076.598,31	R\$ 503.259,50	R\$ -	R\$2.264.667,73	R\$ -	R\$ -
Proposta ANTT						
Revisão Extraordinária - Original	R\$ 12.076.598,31	R\$ 492.389,01	R\$ -	R\$ -	R\$5.196.948,28	R\$ -
Proposta Concessionária						
Revisão Extraordinária - Original	R\$ 12.076.598,31	R\$ 503.259,50	R\$ -	R\$ -	R\$2.264.667,73	R\$ -

Proposta SUINF

19. Quanto às correções feitas por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 3811/2019/GEFIR/SUINF/DIR, essas foram elaboradas por meio de entendimentos provenientes do Parecer Técnico nº 078/2016/GEINV/SUINF, de 06/04/2016, que segue anexo à esta Nota Técnica, onde é apresentado todos os cálculos quanto à divergência encontrada.

20. Em relação a esse item, constatou-se que houve um erro material na apuração das inexecuções a partir do 6º ano concessão, onde os cálculos foram feitos considerando o montante de 65.556,00 metros de barreiras de concreto a executar (R\$ 184,22/metro). No entanto, a quantidade correta prevista no PER é 62.556,00 metros (R\$193,05/metro) causando, assim, uma divergência nos valores financeiros considerados executados e os reprogramados, que deverão ser revisados conforme quadro a seguir:

Item 5.1.17 (valores em R\$ - data base julho/2007)									
Ano		Quantidade (PER)	Valor	Valor Unitário	Valor Previsto	Quantidade Prevista (m)	% Executado	Valor Executado	Valor Reprogramado
6º Ano	Atual	65.556,00	R\$12.076.598,31	R\$184,22	R\$4.555.873,81	24.730,88	29,77%	R\$1.356.175,05	R\$3.199.698,76
	Corrigida	62.556,00	R\$12.076.598,31	R\$193,05	R\$4.555.873,81	23.599,13	32,81%	R\$1.494.824,13	R\$3.061.049,68
7º Ano	Atual	65.556,00	R\$12.076.598,31	R\$184,22	R\$9.185.487,61	49.862,04	22,95%	R\$2.108.471,47	R\$7.077.016,14
	Corrigida	62.556,00	R\$12.076.598,31	R\$193,05	R\$9.185.487,61	47.580,23	24,06%	R\$2.209.587,50	R\$6.975.900,11

21. Portanto, desde o 6º ano de concessão os valores vêm sendo apurados de forma equivocada, e por isso a necessidade de se ajustar o quantitativo de obra pendente de execução, conforme proposto na NOTA TÉCNICA SEI Nº 3811/2019/GEFIR/SUINF/DIR, mantendo-se assim o entendimento disposto na mesma sobre a questão.

B.2) SOLICITAÇÃO DE INCLUSÃO DAS SEGUINTE OBRAS NO PER, VISANDO ATENDER AS NECESSIDADES EXISTENTES ATUALMENTE NA RODOVIA PARA UMA MELHOR SEGURANÇA E CONFORTO DE SEUS USUÁRIOS:**B.2.1) MANUTENÇÃO DO VALOR ORIGINALMENTE PREVISTO PARA A CONCLUSÃO DO CONTORNO DE BETIM****Proposta Concessionária**

Considerando a não manifestação dessa Agência acerca do teor contido na carta DS 0766/18 (protocolo 50501.308389/2018-01), protocolada em 03/08/2018, a qual no entender desta Concessionária é fundamental para a definição do impasse que se trava sobre o item, necessário se faz a sua transcrição em inteiro teor nos termos abaixo, aguardando, desta feita, a sua análise:

A **AUTOPISTA FERNÃO DIAS S.A.**, em atenção ao ofício em epígrafe, vem, apresentar, os motivos justificadores da sua pretensão em manter o valor originalmente previsto para a conclusão do Contorno de Betim/MG, o que faz consubstanciada nas razões que passa a expor.

Cabe registrar inicialmente que, em nenhuma manifestação desta Concessionária houve a solicitação de sua parte no que diz respeito a transferência da obra de Conclusão do Contorno de Betim do item de *execução de variantes e contornos* para o item de *Complementação de Obras do DNIT*, como entendido equivocadamente por essa Agência ao consultar, através da SUINF, a PGR acerca da mudança mencionada.

Isso se justifica, pois a manifestação deduzida pela Concessionária à SUINF e que deveria ser remetida à PGR, se traduz pelo reconhecimento de um erro material contido no Edital e não a transferência de item, como mencionado anteriormente.

Com relação ao erro material, cabe registrar que o mesmo será tratado em linhas futuras pelo presente.

Nesse passo, a exclusão de 2km do projeto não pode ocorrer ao contrário do entendimento firmado por essa Agência, vez que o traçado original era conhecido. Isso significa dizer que a obra executada por esta Concessionária não foi precificada por unidade de quilometro, mas, sim, por sua completa conclusão como estabelecido contratualmente. Senão vejamos:

Ao tratar da obra em questão o Contrato de Concessão em suas cláusulas 17.32 e 17.33, estabelece que:

Cláusula 17.32, "A extensão das obras obrigatórias referentes à construção de contornos e variantes incluídas no PER poderá ser alterada, com prévia e expressa autorização da ANTT, em decorrência do desenvolvimento dos projetos executivos desde que comprovada a sua necessidade, mantendo-se o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão"

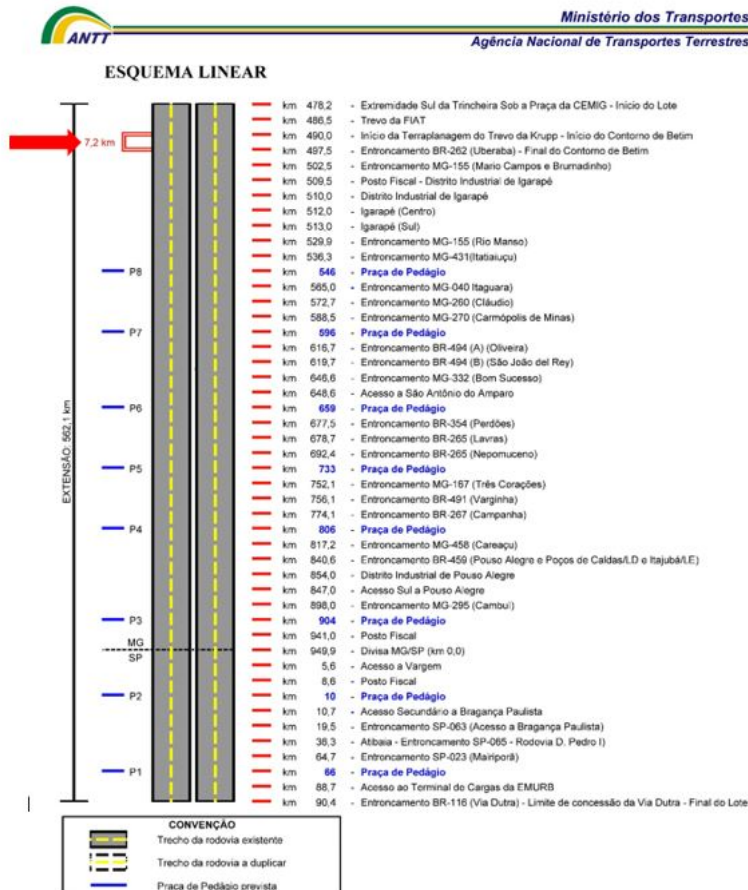
Cláusula 17.33, "A alteração na extensão prevista no item 17.32, para mais ou para menos, será considerada nas Revisões Ordinárias pelo valor médio, por quilômetro, de cada obra, apresentada pela Participante em sua Proposta Comercial"

Posto isto, considerando que a obra do Contorno de Betim é uma obra inacabada do DNIT, pode-se afirmar que ao contrário do estabelecido nas cláusulas retro mencionadas (17.32 e 17.33) não estamos falando aqui de uma construção propriamente dita, mas, sim de uma "conclusão" do Contorno de Betim, conforme pode ser observado do quadro abaixo extraído do Anexo II, do Edital 002 Lote 05 - "Lote 05 – Cronograma".

ITEM	DESCRIÇÃO
5	MELHORAMENTOS DA RODOVIA
5.1	MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS
5.1.2	Execução de Variantes e Contornos (inclusive OAE's)
	Conclusão do Contorno de Betim - L = 2 x 10,3 = 20,6 km

Como se pode observar, o Contrato de Concessão previu para o Contorno de Betim/MG a sua conclusão e, não a sua construção, de modo a ensejar a precificação quilométrica do mesmo.

Superado o conceito de *construção x conclusão*, importante registrarmos a **confusão material contratual** que envolve o Contorno de Betim/MG, pois, no Capítulo 5 – Melhoramentos da Rodovia, item 5.1.4, item “Execução de Variantes e Contornos (inclusive OAE's)”, registra que o Contorno de Betim tem 10,3 km, e no “Esquema Linear”, apresentado na página 7 do referido documento, a extensão apontada é 7,2km, vejamos:



RODOVIA BR-381/MG-SP - TRECHO: Belo Horizonte - São Paulo

Página 7 de 111

A princípio poderíamos apontar que a confusão material apontada estaria restrita a apenas e tão somente as passagens contratuais apontadas, porém, não é isso que se evidencia ao analisar outros documentos contratuais ou passagens referentes ao Contorno de Betim/MG.

Os Estudos Indicativos, na planilha de preços do Contorno de Betim, em seu cabeçalho, especifica que a extensão da obra é de 7,2km, corroborando com a tese que a extensão correta é de 7,2km e, não, 10,3km como apontado em uma passagem no Edital.

BR 381 MG-SP - CONCLUSÃO DO CONTORNO DE BETIM(MG), EXTENSÃO DE 7,2 KM

OUTUBRO/2004					
Item	Descrição	Un.	Quantidade	P./Un.	P. Total
1	Terraplenagem				
1.1	Escavação e carga, q/ trator e carreg., de material de 1ª categoria	m³	432.000,0	7,63	3.297.318,13
1.2	Transporte material qualquer natureza DMT de 0 a 15 km	m³	518.400,0	6,47	3.352.248,35
1.3	Esc., carga, desc., asp. e transp. 2ª cat., canilhões DMT de 800 a 1000 m	m³	61.714,3	10,63	655.937,77
1.4	Esc., carga, desc., asp. e transp. 3ª cat., DMT de 1000 a 1200 m	m³	30.857,1	23,41	722.217,37
1.5	Compactação de aterros	m³	432.000,0	2,40	1.037.955,42
2	Pavimentação				
2.1	Requerimento de subleito	m²	152.640,0	0,55	83.417,43
2.2	Reforço do subleito	m³	91.584,0	14,22	1.301.920,14
2.3	Sub-base de solo estabilizado	m³	30.528,0	63,36	1.934.167,79
2.4	Base de brita graduada	m³	30.528,0	87,67	2.676.270,55
2.5	Inspiração	m²	152.640,0	1,92	293.631,48
2.6	Reitura de ligação	m³	152.640,0	0,39	60.165,31
2.7	Concreto betuminoso usinado a quente	m³	18.316,8	399,66	7.320.548,75
3	Drenagem				
3.1	Bueiro tubular de concreto, diâm. 1,0 m	m	297,0	369,38	109.706,39
3.2	Boca de bueiro tubular de concreto, diâm. 1,0 m	un	27,0	937,05	25.300,36
3.3	Valota de proteção de corte/aterro	m	4.050,0	39,43	159.702,15
3.4	Dreno profundo	m	4.050,0	45,47	184.167,32
3.5	Sarjeta Triângular de concreto	m	9.000,0	29,10	261.871,06
3.6	Culhão drenante de brita	m	5.940,0	48,73	289.441,81
4	Obras de arte especiais				
4.1	P.T. - GRANJA SÃO JOÃO	TOTAL	1,0	1.877.600,00	1.877.600,00
4.2	P.T.D.T. BETIM	TOTAL	1,0	1.877.600,00	1.877.600,00
4.3	ACABAMENTOS DOS RESTANTES DAS OBRAS DE A. Es.	VB	1,0	751.040,00	751.040,00
5	Dispositivo de Proteção e Segurança				
5.1	Implantação de defensas metálicas	km	1,0	133.280,65	133.280,65
5.2	Construção de Barreira tipo New Jersey	km	1,3	170.188,33	221.244,83
6	Sinalização				
6.1	Sinalização Horizontal a Quente	m²	6.808,0	28,17	191.760,20
6.3	Tachas refletivas Monodirecional	un	3.450,0	6,66	22.985,57
6.4	Tachas	un	103,5	15,50	1.604,48
6.5	Sinalização Vertical	m²	331,2	259,38	85.905,42
7	Serviços Complementares				
7.1	Hidromedição	m²	288.000,0	3,65	1.051.687,97
7.2	Execução/Recomposição de Cercas	km	14,4	13.650,21	196.563,08
7.3	Revestimento vegetal com gramíneas em placas	m²	51.600,0	3,35	172.820,10
TOTAL com OAE					30.349.879,90
Preço por km, com OAE					4.215.261,10
Preço por km, com OAE, ADOTADO					4.215.261,10

Inobstante a diferença contratual material apontada, é certo, como já dito que a extensão de conclusão do Contorno de Betim/MG é de 7,2Km, e outros fatores assim o indicam.

É fato público e notório que o Contorno de Betim/MG, é uma obra iniciada no passado e paralisada antes da concessão, sendo certo que, quando da sua paralisação toda sua terraplenagem estradal já havia sido executada, assim como já havia sido implantado em seu segmento de 7,2Km, Obras de Artes Especiais (OAE – Trevo do Bandeirinhas e no Bairro São João).

Some-se a isso, o fato de que a maior parte das áreas já constavam com imissão na posse em favor do DNIT, em virtude dos processos de desapropriação realizados, bem como o empreendimento já dispunha de licenciamento ambiental - Licença prévia do Contorno de Betim expedida ao DER/MG pela FEAM/MG em 12/04/1996, e Licença de Instalação Contorno solicitada em 18/4/1996.

Assim, a Concessionária se obrigou tão somente a concluir as obras de execução do Contorno de Betim, que já haviam sido iniciadas, e que a precificação da referida obra foi realizada com base no projeto elaborado pelo DNIT, pois não cabia à Concessionária elaborar outro projeto com traçado diferente do DNIT, uma vez que a plataforma estradal e as obras de arte, como já dito, já haviam sido implantadas, bem como a maioria das áreas já se encontravam desapropriadas.

Não se pode perder de vista que, ante a paralisação das obras iniciadas grande parte da terraplenagem executada transformou-se em processos erosivos a ser recuperados, isso sem falar que o processo de licenciamento ambiental da obra a ser retomada - EIA/RIMA (Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental) que passou por audiência pública, apresentou como melhor alternativa para a Conclusão da Obra do Contorno de Betim/MG, a já existente, seja em detrimento da recuperação da erosões registradas, seja inda, pelo menor impacto sócio ambiental.

Tudo isso reforça ainda mais que o projeto do Contorno de Betim elaborado pelo DNIT apresentado no Edital, assim como o croqui apresentado pela Concessionária na Proposta Comercial (páginas 106, 107 e 108) e o Projeto Executivo aprovado por essa Agência representam a extensão correta da obra de Conclusão do Contorno de Betim/MG, qual seja 7,2km de extensão isso só considerando o seu tronco.

Nesse sentido, a extensão de 8,13km do projeto aprovado leva em consideração além dos 7,2Km de tronco, a extensão das agulhas de encaixe de entrada e saída do Contorno com a Rodovia Fernão Dias-BR381.

Através da comparação dos traçados apresentados em anexo, fica evidente que a Concessionária, tanto na Proposta Comercial, quanto no Projeto Executivo, seguiu o traçado do projeto do DNIT, **o que comprova que o Esquema Linear apresentado no PER Original está com a informação correta, ou seja, 7,2km ao invés de 10,3km.**

E nem se argumente que por meio do despacho nº 899/2017/CIPRO/SUINF (6ª Revisão Ordinária / 5ª Revisão Extraordinária do PER), o erro material da extensão do Contorno de Betim foi corrigido, adequando a extensão de 10,3km para 8,3 km, pois, conforme Nota Técnica nº 021/2011/GEINV/SUINF, a extensão foi reduzida para 8,13km, e não 8,3km, conforme informado por essa Agência.

Isso demonstra que não houve correção do erro material por essa Agência, mas, sim, a atualização da extensão, baseada no projeto aprovado.

Cabe registrar ainda que, a manifestação da Advocacia Geral da União (AGU), de que o que houve no caso em questão foi um “erro de cálculo que, nos termos da lei, autoriza a retificação da declaração de vontade”, e que “resulta juridicamente a correção da extensão da obra, como procedido pela SUINF/ANTT por ocasião da aprovação do projeto”, está relacionado não na diferença entre os 10,3km disposto no texto do PER em relação ao projeto aprovado de extensão de 8,13km, mas, sim, entre os 10,3km e os 7,2km previstos no Esquema Linear do PER e Estudos Indicativos do Edital.

Nesse passo, a correção da ANTT deveria ter sido no sentido de corrigir a extensão do Contorno de Betim no texto do PER e no cronograma físico-financeiro, passando de 10,3km para 7,2km, pois, conforme demonstrado nos croquis em anexo, o traçado original do Contorno de Betim, de acordo com o projeto do DNIT, foi mantido, inclusive na extensão do tronco da Rodovia (7,2km).

Diante dos esclarecimentos expostos, concluímos que:

- No Edital da concorrência constam duas informações divergentes em relação a extensão total do Contorno de Betim, sendo uma 10,3km e outra 7,2km;
- Tanto o projeto do DNIT, quanto a Proposta Comercial da Concessionária, bem como o Projeto aprovado pela Agência, baseiam-se no mesmo traçado com uma extensão de 7,2km no tronco do Contorno;
- Dirimimos qualquer dúvida, que o 7,2km é a extensão correta do Edital o qual foi considerado para a precificação da Proposta Comercial apresentada;
- Considerando que o valor da obra apresentado pela Concessionária considerou a extensão de 7,2km constante no Edital, não cabe aplicação do item 17.32 diminuindo o valor proporcional de 10,3km (extensão equivocada constante no Edital) para 8,13km (extensão do projeto aprovado pela ANTT, considerando as agulhas de encaixe);
- Desta maneira, se faz necessário o reconhecimento do erro material do Edital, e sua correção para 7,2km do Contorno de Betim, bem como o retorno do valor retirado da diferença citada acima.

Diante o exposto, evidenciado o erro material constante no Edital, imperioso se torna por parte dessa Agência a reconsideração a respeito da aludida redução, mantendo-se o valor originalmente previsto para a execução das obras de conclusão do Contorno de Betim na quilometragem correta, qual seja 7,2Km, conforme apresentado no quadro abaixo.

Requer-se, ainda, a adição do valor referente aos custos administrativos glosados na 8ª revisão ordinária, no total de R\$ 389.362,95 (data base: julho/2007).

TOTAL DO ITEM – 5.1.2.1		3º ANO	4º ANO	5º ANO	6º ANO
PER Vigente	23.377.648,98	4.456.993,38	3.628.585,67	6.934.776,11	8.357.293,82
Proposta AFD	29.617.439,88	4.456.993,38	3.628.585,67	6.934.776,11	14.597.084,72

Proposta SUINF

22. A consulta remetida à Procuradoria Federal junto a ANTT - PF/ANTT pela SUINF foi elaborada levando em consideração todas as possibilidades possíveis para a solução deste caso, onde foi questionado à PF/ANTT são as únicas opções possíveis para que possamos reconhecer a obra como uma complementação de obras do DNIT.

23. Assim, reiteramos que após todas as tratativas já realizadas até o momento, com base no Parecer nº 03025/2017/PF-ANTT/PGF/AGU, esse assunto não será mais tratado nessa esfera administrativa.

24. Com isso, mantém-se o entendimento da NOTA TÉCNICA SEI Nº 3811/2019/GEFIR/SUINF/DIR.

B.2.2) RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO DE CONCESSÃO EM RAZÃO DA EXECUÇÃO DE OBRAS DE DUPLICAÇÃO DE OAE E IMPLANTAÇÃO DO RAMO 100 NO TREVO DO BAIRRO BANDEIRINHAS

Proposta Concessionária

Solicitamos as referidas análises dos projetos para inclusão do reequilíbrio ainda durante a 12ª Revisão Tarifária, uma vez que a Concessionária está sendo prejudicada, pois o investimento já foi realizado, existe o reconhecimento do mérito, e, até o presente momento, seu valor não foi incorporado no fluxo de caixa da Concessionária.

Proposta SUINF

25. Sobre o assunto, como o processo em questão ainda consta em análise na GEENG, mantém-se o entendimento proposto na Nota Técnica SEI Nº 3811/2019/GEFIR/SUINF/DIR (1841892) e não aceitar o pleito da Concessionária neste momento.

B.2.3) ALARGAMENTO DE OAE PARA A EXECUÇÃO DAS TERCEIRAS FAIXAS

Proposta Concessionária

Solicitamos as referidas análises dos projetos para inclusão do reequilíbrio ainda durante a 12ª Revisão Tarifária, uma vez que a Concessionária está sendo prejudicada, pois o investimento já foi realizado, existe o reconhecimento do mérito, e, até o presente momento, seu valor não foi incorporado no fluxo de caixa da Concessionária.

Proposta SUINF

26. Como o processo em questão ainda está em análise na GEENG, mantém-se o entendimento proposto na Nota Técnica SEI Nº 3811/2019/GEFIR/SUINF/DIR (1841892) e não aceitar o pleito da Concessionária neste momento.

B.2.5) ADEQUAÇÃO DO SISTEMA PARA EMISSÃO DO DOCUMENTO FISCAL, EM ATENDIMENTO ÀS INSTRUÇÕES NORMATIVAS RFB Nº 1.731/2017 E Nº 1.768/2017

Proposta Concessionária

Informamos que a Concessionária seguiu o regramento estabelecido por meio do Ofício nº 079/2018/SUINF, que especifica: "(...) quando da apresentação dos custos de implantação de que trata a referida Carta, solicitamos que sejam descritos, além dos valores de aquisição dos equipamentos, as justificativas para utilização de cada uma das despesas e soluções adotadas, sem prejuízo de outras informações que entendermos necessárias."

Por meio da carta AFD/GPE/19062501, protocolada em 25/06/2019, sob número 50500.342288/2019-42, a Concessionária forneceu as devidas informações à Agência, informando todas as aquisições realizadas, considerando seus valores pagos, e calculado o valor de julho/2007, de acordo com a data de pagamento de cada item.

Entendemos que a solicitação da GEENG, por meio do Ofício nº 0797/2019/GEENG/SUINF, de 16/11/2019, para apresentação de projeto executivo e orçamento, baseado na Portaria nº 028/2019, de 07/02/2019, não é possível, uma vez que tal portaria se refere a projetos e orçamentos de obras, e não de instalação de equipamentos.

Dessa forma, entendemos que o valor da implantação deve ser reequilibrado de acordo com a prestação de contas protocolada pela Concessionária, e os itens de reposição, conservação e operação, devem seguir as premissas dos itens de ITS do PER, portanto ratificamos os valores previamente apresentados.

Descrição dos Itens - Implantação	INV/COP	Item PER	Depreciação	Qntd anos	R\$ (Anual)	R\$ (Jul/07) (Anual)	R\$ Pleito (Até 25º ano)	R\$ Pleito (Jul/07) (Até 25º ano)
Total - Implantação	INV	Novo			1.089.106,89	588.215,90	1.089.106,89	588.215,90
Custos administrativos (6,24%)	COP	14.2			67.960,27	36.704,67	67.960,27	36.704,67
Total - Reposição	INV	Novo			757.022,00	412.831,77	1.514.044,00	825.663,54
Custos administrativos (6,24%)	COP	14.2			47.238,17	25.760,70	94.476,35	51.521,40
Conservação	COP	Novo		15	47.352,47	25.574,60	710.287,10	383.619,06
Custos administrativos (6,24%)	COP	14.2			2.954,79	1.595,86	44.321,92	23.937,83
Operação	COP	Novo		15	11.040,00	6.020,52	165.600,00	90.307,73
Custos administrativos (6,24%)	COP	14.2			688,90	375,68	10.333,44	5.635,20
TOTAL							3.696.129,96	2.005.605,34

CRONOGRAMA DETALHADO - Implantação / Reposição / Conservação / Operação								
Sistema Emissão documento fiscal	INV/COP	Item	11º ANO	12º ANO	13º ANO	14º ANO	15º ANO	16º ANO
Implantação	INV	Novo	588.215,90	-	-	-	-	-
Reposição	INV	Novo	-	-	-	-	-	412.831,77
Conservação	COP	Novo	25.574,60	25.574,60	25.574,60	25.574,60	25.574,60	25.574,60
Operação	COP	Novo	6.020,52	6.020,52	6.020,52	6.020,52	6.020,52	6.020,52
Sistema Emissão documento fiscal	INV/COP	Item	17º ANO	18º ANO	19º ANO	20º ANO	21º ANO	22º ANO
Implantação	INV	Novo	-	-	-	-	-	-
Reposição	INV	Novo	-	-	-	-	412.831,77	-
Conservação	COP	Novo	25.574,60	25.574,60	25.574,60	25.574,60	25.574,60	25.574,60
Operação	COP	Novo	6.020,52	6.020,52	6.020,52	6.020,52	6.020,52	6.020,52
Sistema Emissão documento fiscal	INV/COP	Item	23º ANO	24º ANO	25º ANO	TOTAL		
Implantação	INV	Novo	-	-	-	588.215,90		
Reposição	INV	Novo	-	-	-	825.663,54		
Conservação	COP	Novo	25.574,60	25.574,60	25.574,60	383.619,06		
Operação	COP	Novo	6.020,52	6.020,52	6.020,52	90.307,73		

CRONOGRAMA DETALHADO - Custos administrativos (6,24%)								
Sistema Emissão documento fiscal	INV/COP	Item	11º ANO	12º ANO	13º ANO	14º ANO	15º ANO	16º ANO
Custos adm. Implantação	COP	14.2	36.704,67	-	-	-	-	-
Custos adm. Reposição	COP	14.2	-	-	-	-	-	25.760,70
Custos adm. Conservação	COP	14.2	1.595,86	1.595,86	1.595,86	1.595,86	1.595,86	1.595,86
Custos adm. Operação	COP	14.2	375,68	375,68	375,68	375,68	375,68	375,68
Sistema Emissão documento fiscal	INV/COP	Item	17º ANO	18º ANO	19º ANO	20º ANO	21º ANO	22º ANO
Custos adm. Implantação	COP	14.2	-	-	-	-	-	-
Custos adm. Reposição	COP	14.2	-	-	-	-	25.760,70	-
Custos adm. Conservação	COP	14.2	1.595,86	1.595,86	1.595,86	1.595,86	1.595,86	1.595,86
Custos adm. Operação	COP	14.2	375,68	375,68	375,68	375,68	375,68	375,68
Sistema Emissão documento fiscal	INV/COP	Item	23º ANO	24º ANO	25º ANO	TOTAL		
Custos adm. Implantação	COP	14.2	-	-	-	36.704,67		
Custos adm. Reposição	COP	14.2	-	-	-	51.521,40		
Custos adm. Conservação	COP	14.2	1.595,86	1.595,86	1.595,86	23.937,83		
Custos adm. Operação	COP	14.2	375,68	375,68	375,68	5.635,20		

Proposta SUINF

27. A prestação de contas da adequação do sistema para Emissão do Documento Fiscal foi encaminhada à GEENG por entendermos que é o setor responsável por este tipo de análise, sendo assim, a Concessionária deverá atender aos parâmetros questionados pela GEENG e somente após a não objeção da área técnica competente é que será dado prosseguimento aos trâmites visando a inclusão desse custo no Cronograma Físico-Financeiro da Concessão.

28. Sendo assim, mantém-se o entendimento da NOTA TÉCNICA SEI Nº 3811/2019/GEFIR/SUINF/DIR.

B.2.6) AMPLIAÇÃO DO NÚMERO DE CONTROLADORES DE VELOCIDADE NA RODOVIA FERNÃO DIAS, BR-381/MG/SP

Proposta Concessionária

Considerando que, no entendimento da Concessionária, a inclusão de novos radares na Rodovia, se enquadra no conceito de excepcionalidade previsto na Portaria nº 127/2019, reiteramos sua inclusão no contrato de concessão, com a solicitação de manifestação urgente por parte da COFOR/SUINF, onde o processo encontra-se em análise, ainda sem manifestação.

Proposta SUINF

29. Por meio do Despacho COFOR (1838261), a COFOR/GEFIR se posicionou favorável à inclusão de novos controladores de velocidade, em caráter emergencial, baseando-se nos Pareceres das COINF de MG e SP, da manifestação da PRF e com base no Inquérito Civil do Ministério Público Federal, conforme transcrito abaixo:

(...)

Análise da ANTT

O Estudo foi analisado pela SUINF por meio das COINFs de Minas Gerais e São Paulo.

A COINF de Minas Gerais emitiu o Parecer 20/2019/PFRPOUSOAL/URMG (SEI 1143047), registrando que os locais propostos no trecho da BR-381/MG encontram-se, em sua maioria, dentro dos 100 primeiros quilômetros com maior número de acidentes de 2009 a 2018 da rodovia. Assim, a COINF concorda com os 18 (dezoito) locais propostos pela concessionária.

A COINF de São Paulo emitiu a Nota Técnica SEI nº 3354/2019/COINFSP/URSP (SEI 1597025), que avaliou os 3 (três) pontos propostos pela concessionária, conferindo suas características técnicas, número de acidentes e atendimento à Resolução nº 369/2011 do Contran. A COINF está de acordo com os 3 (três) novos controladores de velocidade no trecho do Estado de São Paulo. Ressalta também a possibilidade de inclusão de mais 1 (um) ponto de fiscalização no trecho Paulista da Fernão Dias, em virtude do remanejamento do radar do km 70+250 Norte para km 70+050 Norte.

Aprovação da PRF

Em 08/10/2019, através da Carta AFD/REG/19100801 GEFIR/SUINF (SEI 1573852), a concessionária informa que a Polícia Rodoviária Federal – Superintendência de Minas Gerais se manifesta favoravelmente à instalação dos novos equipamentos medidores de velocidade, nos locais propostos no estudo desenvolvido pela concessionária, conforme Ofício nº 666/2019/GAB/SRPRF/MG (SEI 1573853).

Para o trecho em SP, apesar de ter sido instada, ainda não se tem manifestação formal da PRF sobre a questão.

Inquérito Civil - Ministério Público da União

Há de se ressaltar a existência do Inquérito Civil nº 1.22.012.000062/2018-05 do Ministério Público Federal que questiona a instalação de radares entre os km 520 a 736 da Rodovia BR-381, por ser considerado segmento crítico em virtude do alto número de acidentes com vítimas fatais durante o período chuvoso.

Maiores informações sobre o Inquérito Civil nº 1.22.012.000062/2018-05 podem ser encontradas no processo nº 50510.327423/2019-19.

Assim, sugere-se a inclusão de novos controladores de velocidade no contrato de concessão da Autopista Fernão Dias, considerando as informações/tratativas expostas acima, que justificam tecnicamente sua necessidade.

Encaminha-se a presente documentação para inclusão desse novo investimento no processo de revisão em curso, que figuraria como objeto de revisão extraordinária, revestindo-se de caráter emergencial, dada a premente necessidade de promoção de maior segurança viária proporcionada pela atuação desses equipamentos de controle de velocidade.

Tendo em vista não ter-se obtido em tempo hábil a manifestação da autoridade de trânsito regional (PRF) quanto aos radares propostos para o trecho situado no Estado de São Paulo da BR-381, propõe-se a inclusão somente dos controladores de velocidade do trecho do Estado de Minas Gerais, totalizando 18 locais com 36 faixas monitoradas, ou seja, em termos contratuais resultaria no incremento de 36 unidades de monitoração eletrônica de velocidade.

(...)

30. Pelo o exposto, e considerando a existência do Inquérito Civil nº 1.22.012.000062/2018-05 do Ministério Público Federal (0841221) que apura a adequação do número de controladores existentes na BR-381/MG/SP e a efetividade na prevenção de acidentes fatais, sugere-se o reconhecimento do mérito da proposta, conforme proposição da COFOR/GEFIR, de inclusão dos 18 novos controladores de velocidade na rodovia, (36 faixas), no estado de Minas Gerais.

31. Cabe ressaltar que com a publicação da Resolução 5.859/2019, de 03/12/2019, a inclusão do valor no cronograma financeiro referente aos novos investimentos deverá ocorrer somente após à conclusão da obra ou serviço, na revisão ordinária subsequente, conforme transcrito abaixo:

Art. 25. O art. 2º, parágrafo único, da Resolução nº 3.651, de 7 de abril de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

...

"Parágrafo único. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, relativa à inclusão de obras e serviços no âmbito de revisão extraordinária, inclusive os custos relacionados, somente poderá ser realizada na revisão ordinária subsequente à conclusão da obra ou serviço." (NR)

32. Portanto, considerando que não há ainda manifestação da autoridade de trânsito regional (PRF) quanto aos controladores propostos para o trecho situado no Estado de São Paulo da BR-381, e levando em conta que a Concessionária não se manifestou quanto ao termos de recomposição de reequilíbrio contratual decorrente da publicação da Resolução 5859/2019, de 03/12/2019, a qual determina que a inclusão de novos investimentos dar-se-à somente após à conclusão da obra ou serviço, na revisão ordinária subsequente, não será proposta nesta Nota Técnica a inclusão do investimento no cronograma físico-financeiro do respectivo item.

B.2.7) INCLUSÃO DE OBRAS RODOVIÁRIAS NÃO PREVISTAS CONTRATUALMENTE NO PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO RODOVIÁRIA - PER

Proposta Concessionária

Solicitamos a inclusão das obras de implantação de faixas adicionais não previstas contratualmente no PER, com o seu devido reequilíbrio econômico-financeiro no Contrato de Concessão da Rodovia Fernão Dias, BR-381/SP, conforme justificativas apresentadas a seguir.

Considerando que a **Lei de Concessões, Lei nº 8.987**, de 13 de fevereiro de 1995, traz em seu texto a necessidade de prestar um serviço adequado, conforme normas vigentes e contrato, colocando ainda como dever do Poder Concedente cumprir as cláusulas contratuais, conforme transcrito a seguir:

"CAPÍTULO II

Do Serviço Adequado

Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

CAPÍTULO VI

DO CONTRATO DE CONCESSÃO

Art. 23. São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:

III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

CAPÍTULO VII

Dos Encargos do Poder Concedente

Art. 29. Incumbe ao poder concedente:

VI - cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas contratuais da concessão;

CAPÍTULO VIII

Dos Encargos da Concessionária

Art. 31. Incumbe à concessionária:

I - prestar serviço adequado, na forma prevista nesta lei, nas normas técnicas aplicáveis e no contrato;" (grifo nosso)

Considerando que o **Contrato de Concessão**, no Capítulo XV, estabelece que não será permitido que a operação ultrapasse, em mais de 50 horas o nível de serviço da Rodovia, e ainda estabelece direitos e obrigações do Poder Concedente, que é assegurar a expansão da capacidade, e da Concessionária, que é adotar todas as providências para garantir a fluidez de tráfego, sempre prezando pela qualidade dos serviços, e atendendo as normas vigentes, conforme exposto abaixo:

"CAPÍTULO XV

SERVIÇO ADEQUADO

15.6. Para os fins previstos neste Contrato, fica estabelecido que, em todos os segmentos da Rodovia, não será permitido que a operação ultrapasse, em mais de 50 horas o nível de serviço referente à Classe I, conforme o Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais do DNIT.

CAPÍTULO XVI

DIREITOS E OBRIGAÇÕES

Direitos e Obrigações do Poder Concedente:

16.4 Incumbe à ANTT:

I) estimular o aumento da qualidade e produtividade dos serviços prestados aos usuários pela Concessionária;

p) zelar pela prestação de serviço em nível adequado, respeitados os critérios, diretrizes e parâmetros estabelecidos neste Contrato;

q) assegurar a expansão da capacidade e modernização da Rodovia, bem como o aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e instalações vinculadas à Rodovia,

Responsabilidade da Concessionária

16.5 Sem prejuízo do cumprimento dos encargos previstos no PER, incumbe à Concessionária:

f) cumprir e fazer cumprir as normas regulamentares da Concessão, as Resoluções da ANTT e as cláusulas deste Contrato;

16.6 Incumbe, também, à Concessionária:

a) adotar todas as providências para garantir a fluidez de tráfego nas Rodovias, em nível de serviço conforme estabelecido neste Contrato;

d) implementar obras destinadas a aumentar a segurança e a comodidade dos usuários, assim como executar obras de expansão de capacidade das Rodovias, sua modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos seus equipamentos e instalações, para garantir a continuidade da prestação de serviços em nível adequado, nas

condições estabelecidas neste Contrato;” (grifo nosso)

Considerando que o **Programa de Exploração Rodoviária – PER**, anexo do Contrato de Concessão, estabelece a Concessionária deve manter os estudos de Nível de Serviço atualizados e verificar que a operação não pode ultrapassar a 50 horas por ano do Nível de Serviço, pois nesse caso, a Concessionária deverá tomar providências em tempo hábil, para manter o Nível de Serviço nos padrões estabelecidos, conforme apresentado no item 5 – Melhoramentos da Rodovia:

“As obras de AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE são todas aquelas necessárias para o atendimento da segurança e fluidez do tráfego, que devem, em princípio, satisfazer à seguinte condição: em todos os segmentos que compõem a RODOVIA, a operação não deverá ultrapassar, em mais de 50 horas por ano, o Nível de Serviço referente à classe I, conforme o Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais, do DNIT.

Sempre que os cálculos indicarem que a operação da RODOVIA poderá ultrapassar, em mais de 50 horas por ano, o Nível de Serviço referente à classe I, conforme o Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais, do DNIT, caberá a Concessionária tomar as providências, propondo, em tempo hábil, sua execução no período apropriado, considerando a manutenção do nível de serviço requerido neste PER. Assim, os cronogramas consignados no PER para as obras de AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE deverão ser permanentemente avaliados e, se necessário, poderão ser alterados, com a consequente revisão da tarifa básica de pedágio.” (grifo nosso)

Considerando ainda que no **Caderno de Perguntas e Respostas**, anexo ao Contrato de Concessão, na pergunta ANTT/Ouvidoria/2007-103096, esclarece que a execução de obras não previstas no PER, visando atender o contrato para que a operação não ultrapasse em mais de 50 horas o nível de serviço classe I, serão reequilibradas, conforme texto transcrito a seguir:

99 ANTT/Ouvidoria/ 2007-103096

Em observação ao disposto no item 1.58 do edital de concessão nr. 002/2007, gostaríamos de encaminhar-lhes as seguintes perguntas acerca do certame licitatório em curso:

(...) 4. O edital em seu item 5.5 estabelece que somente alterações nos encargos do PER decorrentes de alterações das obras e serviços obrigatórios serão objeto de re-equilíbrio econômico-financeiro; adiante, no item 5.24, afirma-se que não será permitida que a operação ultrapasse em mais de 50 horas o nível de serviço classe I. Finalmente, em 5.55, afirma-se que “qualquer alteração nos encargos do PER pode importar na revisão do valor da tarifa básica de pedágio”. Pergunta-se: se por conta do exigido em 5.24 vier a antecipar-se uma obra fixada como obrigatória no PER, e/ou se, por conta do mesmo item 5.24, for demandada uma obra não prevista no PER, criam-se as condições demandantes de soluções de re-equilíbrio econômico-financeiro nas condições contratuais, inclusive na forma prevista em 5.55, é este o entendimento?

Resposta:

*(...) 4. **Sim, o entendimento está correto.***” (grifo nosso)

Considerando que o Relatório de Nível de Serviço, referente ao 1º semestre de 2015, protocolado pela carta GPE-317/15, em 11/08/2015, sob nº 50500.237853/2015-27 (em anexo), apresentou a projeção do Nível de Serviço para o ano de 2020, e em razão disso, a ANTT solicitou o desenvolvimento de projetos executivos de diversas obras rodoviárias não previstas contratualmente, como a implantação de faixas adicionais na Rodovia Fernão Dias, BR-381/SP, dos segmentos abaixo listados nas regiões de Bragança Paulista/SP, Atibaia/SP e Mairiporã/SP, por meio do Ofício nº 1639/2015/SUINF, em 10/07/2015.

- km 22,300 ao km 41,000 - pista sul
- km 35,360 ao km 41,000 - pista norte
- km 48,810 ao km 58,860 - pista norte
- km 48,720 ao km 50,370 - pista sul
- km 52,140 ao km 54,080 - pista sul
- km 56,200 ao km 65,800 - pista sul

Considerando ainda que no Relatório de Nível de Serviço, referente ao 1º semestre de 2019, protocolado em 31/07/2019 sob número 50500.360311/2019-81, por meio da carta AFD/GPE/19073101, apontou que esses segmentos atingiram um nível de serviço entre E e F.

Considerando ainda que em função do agravamento do nível de serviço ao longo do tempo, a quantidade de ocorrências que apontam congestionamentos tem aumentado nos últimos anos, conforme visto na tabela a seguir.

Localização (Rodovia e km):	Pista Norte Km 35 ao km 65					Pista Sul Km 15 ao km 66				
	2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018
Congestionamento	817	779	611	790	1648	743	1006	1141	1371	1660

Considerando que estes segmentos ora em discussão são objetos de grandes congestionamentos nos fins de semana e principalmente nos retornos de feriados, cuja situação faz com que a Concessionária seja muito cobrada pela Polícia Rodoviária Federal e pelos usuários da Rodovia por uma solução deste problema, uma vez que, os engarrafamentos constantes na região traz enormes prejuízos a todos, seja pelo tempo de deslocamento, seja pelo risco de segurança viária devido aos acidentes que ocorrem pela paradas de veículos, bem como pelo risco de segurança pública, pois há registros de assaltos nestes momentos

Considerando que, com objetivo de reduzir esses congestionamentos entre o km 56+350 e o km 59+100 na pista sul, a Concessionária solicitou à GEFIR, por meio da carta AFD/GPE/18110101, autorização para a utilizar o acostamento deste segmento, em horário de pico, para dar maior fluidez ao tráfego. Sendo que essa demanda foi solicitada pela Polícia Rodoviária Federal – PRF, aceita pela URSP e aprovada pela GEFIR por meio do Ofício nº 071/2019/GEFIR/SUINF, em caráter temporário, com a ressalva de que não poderia “ser considerado na definição de nível de serviço da Rodovia”.

Considerando ainda que em função do nível de serviço desfavorável, a quantidade de acidentes aumenta, apresentamos abaixo o número total de acidentes nos últimos anos, e a quantidade de acidentes por quilômetro.

Considerando, portanto, a obrigação da Concessionária de manter o nível de serviço adequado e reduzindo a possibilidade de acidentes, mesmo que para isso, a solução seja a ampliação da capacidade, se faz necessária a inclusão dessas obras no Contrato de Concessão, com o seu devido reequilíbrio econômico-financeiro, a fim de garantir o Nível de Serviço adequado nesses segmentos da Rodovia.

Considerando ainda a Portaria nº 127 de 17/04/2019, tais obras devem ser inseridas no contrato de concessão em caráter **excepcional**, devido a todas as justificativas apresentadas anteriormente.

Diante das justificativas apresentadas, a Concessionária solicita, inicialmente, a inclusão das obras de Implantação de Faixas Adicionais nos quatro segmentos prioritários apresentados, no valor total de R\$ 129.646.447,49 (data base: julho/2007), e o devido reequilíbrio dos custos administrativos no valor de R\$ 8.089.938,32 (data base: julho/2007), conforme demonstrado na tabela abaixo. Além destes, solicitamos também a inclusão dos custos complementares de conservação, monitoração, manutenção e seguro patrimonial que deverão ser incluídos no Contrato de Concessão de acordo com a metodologia estabelecida no Parecer Técnico nº 249/2016/GEINV/SUINF.

Proposta SUINF

- 33. Reiteramos que, a Portaria nº 127, de 17/04/2019, no seu art. 2º, inciso VII, orienta considerar apenas os efeitos ordinários de tarifa de pedágio nos processos de revisão tarifária, não podendo esta Agência, no momento, incluir novos investimentos no Contrato de Concessão, salvo exceções previstas, cujas obras em questão não se enquadram nesse caso.
- 34. Informamos ainda que estão sendo finalizados os estudos de tráfego contratados pela ANTT que nortearão a priorização dos novos investimentos na rodovia.
- 35. Ressaltamos, ainda, a publicação da Resolução nº 5.859, de 03/12/2019 que estabelece, dentre outros, critérios para a inclusão de novos investimentos no PER no âmbito das revisões quinquenais das concessões de rodovias federais.

36. Com isso, mantém-se o entendimento da NOTA TÉCNICA SEI Nº 3811/2019/GEFIR/SUINF/DIR e não aceitar o pleito da Concessionária.

B.2.8) INCLUSÃO DOS CUSTOS DE PROJETOS EXECUTIVOS DE OBRAS RODOVIÁRIAS NÃO PREVISTAS CONTRATUALMENTE E SOLICITADAS PELA ANTT

Proposta Concessionária

Inobstante a segurança jurídica invocada para justificar o afastamento do valor pleiteado, o fato é que a situação aqui exposta, enquadra-se perfeitamente nas regras do instituto da insegurança jurídica, já que a Portaria que estabeleceu a previsibilidade de antecipação do valor requerido, trouxe seus efeitos a partir da sua publicação, porém, não especificou em momento algum que somente os projetos iniciados a partir da publicação da referida Portaria é que seriam abrangidos pela mesma.

Nesse sentido, não estando os valores aqui pleiteados inseridos em qualquer previsão proibitiva de aceitação na Portaria mencionada, necessário se faz a reconsideração de posicionamento dessa Agência acerca do item ora tratado, por refletir a segurança jurídica almejada, bem como garantir a aplicação do reequilíbrio econômico-financeiro previsto no contrato de concessão, conforme considerações expostas pelo Grupo Arteris por meio da carta BSB-018/2016, protocolada em 09/12/2016, sob número 50500.454286/2016-52.

Portanto, solicitamos a inclusão da verba destinada à elaboração de projetos, conforme as tabelas apresentadas abaixo, no valor de R\$ 11.760.458,44 (data base: jul/07), assim como os custos administrativos relacionados a este pleito, no valor de R\$733.852,61.

PROJETOS REEQUILIBROS 50% EM 2017

Descrição Obra / Pleito	R\$ (jul/2007)		% Adotado	Reequilibrado 2017	A Reequilibrar
	Total Implantação	Projeto			
Implantação de melhoria de acessos do km 79+700 PNPS	914.161,98	61.248,85	6,70%	30.624,43	30.624,43
Implantação de faixas adicionais - km 35,360 ao km 41,000 - pista norte	21.455.722,41	1.180.064,73	5,50%	590.032,37	590.032,37
Implantação de faixas adicionais - km 22,300 ao km 41,000 - pista sul	38.130.941,44	2.097.201,78	5,50%	1.048.600,89	1.048.600,89
Implantação de faixas adicionais - km 48,810 ao km 58,860 - pista norte	32.893.644,44	1.809.150,44	5,50%	904.575,22	904.575,22
Implantação de faixas adicionais - km 48,720 ao km 50,370 - pista sul	8.459.702,86	465.283,66	5,50%	232.641,83	232.641,83
Implantação de faixas adicionais - km 52,140 ao km 54,080 - pista sul	7.726.743,51	424.970,89	5,50%	212.485,45	212.485,45
Implantação de faixas adicionais - km 56,200 ao km 65,800 - pista sul	53.549.942,60	2.945.246,84	5,50%	1.472.623,42	1.472.623,42
Implantação de faixas adicionais - km 510,950 ao km 513,900 - pista sul	7.705.622,18	423.809,22	5,50%	211.904,61	211.904,61
Implantação de faixas adicionais - km 505,000 ao km 508,000 - pista sul	9.518.951,33	523.542,32	5,50%	261.771,16	261.771,16
Implantação de faixas adicionais - km 499,000 ao km 504,000 - pista norte	14.635.690,64	804.962,99	5,50%	402.481,50	402.481,50
Implantação de faixas adicionais - km 506,000 ao km 512,000 - pista norte	17.103.868,06	940.712,74	5,50%	470.356,37	470.356,37
Implantação de faixas adicionais - km 508,000 ao km 510,950 - pista sul	10.818.168,87	594.999,29	5,50%	297.499,65	297.499,65
Implantação de faixas adicionais do km 66,960 ao km 71,300 - pista sul	10.992.150,38	604.568,27	5,50%	302.284,14	302.284,14
TOTAL	233.905.310,70	12.875.762,03		6.437.881,01	6.437.881,01

Obra	Ofício	Data	Projeto Protocolado?	Status	Carta	Data	Valor Obra (protocolado / estimado - jul/07)	Valor Projeto (protocolado / estimado - jul/07)	50% Projeto (jul/07)	Custos Administrativos - 50% Projeto (jul/07)
Implantação de faixas adicionais do km 71 ao km 80 - pista norte e sul	Ofício nº 1639/2015/SUINF	10/07/2015	Não	Previsão de protocolo em mar/2020			R\$ 110.000.000,00	R\$ 3.850.000,00	R\$ 1.925.000,00	R\$ 120.120,00
Faixa Adicional km 64,64 ao km 65,33 PN	Ofício nº 1895/2015/SUINF Carta GPE/174/16	17/08/2015 11/05/2016	Não	Previsão de protocolo em mar/2020			R\$ 2.241.702,28	R\$ 150.194,05	R\$ 75.097,03	R\$ 4.686,05
Implantação da passarela de pedestres no km 59+200;	Ofício nº 161/2016/SUINF	17/02/2016	Sim	Em revisão pela AFD	DS 0733/18	24/07/2018	R\$ 29.362.275,87	R\$ 1.614.925,17	R\$ 807.462,59	R\$ 50.385,67
Ampliação da rua lateral I do km 59+446 ao km 59+365 (Pista Sul)										
Implantação de retorno em desnível no km 59+600										
Remoção da placa do trevo do km 64+890			Não	Previsão de protocolo em mar/2020			R\$ 20.000.000,00	R\$ 1.100.000,00	R\$ 550.000,00	R\$ 34.320,00
Adequação do Trevo de acesso à Bragança Paulista/SP - km 22	Ofício nº 106/2018/GEFIR/SUINF	06/06/2018	Não	Previsão de protocolo em mar/2020			R\$ 20.000.000,00	R\$ 1.100.000,00	R\$ 550.000,00	R\$ 34.320,00
Implantação de Passagem inferior no km 479+200 - Contagem/MG	Ofício nº 100/2018/GEFIR/SUINF	06/06/2018	Não	Previsão de protocolo em jan/2020			R\$ 25.000.000,00	R\$ 1.375.000,00	R\$ 687.500,00	R\$ 42.900,00
Implantação de Passagem inferior no km 480+800 - Contagem/MG			Não	Previsão de protocolo em jan/2020			R\$ 25.000.000,00	R\$ 1.375.000,00	R\$ 687.500,00	R\$ 42.900,00
Adequação do Acesso à Itaguara/MG - km 562+400 Pista Norte	Ofício nº 547/2018/GEFIR/SUINF	21/09/2018	Sim	Em análise na ANTT	AFD/GPE/19071401	24/07/2019	R\$ 791.714,11	R\$ 80.035,63	R\$ 40.017,82	R\$ 2.497,11
TOTAL							R\$233.395.692,26	R\$ 10.645.154,86	R\$5.322.577,43	R\$ 332.128,83

Proposta SUINF

37. Por meio do Ofício nº 100/2018/GEFIR/SUINF de 06/06/2018, foi solicitado o projeto executivo das obras de Implantação de passagem inferior nos km 479+200 e km 480+800.

38. Como o projeto da passagem inferior do km 480+800 foi solicitado após a publicação da Portaria SUINF nº 161, de 17/07/2017 e a concessionária já protocolou o projeto, por meio da carta AFD/ENG/19121101, de 11/12/2019, o qual já está em análise na GEENG, entendemos que este é passível de reequilíbrio de 50% do valor do projeto enviado para análise.

39. Assim sendo, além da inclusão do custo da elaboração de projeto do Acesso no km 562+400 sugerimos também a inclusão dos custos da elaboração de projeto executivo da obra de implantação de passagem inferior no km 480+800, pista norte.

40. Dessa forma, propõe-se a inclusão do item 7.3 no cronograma físico-financeiro da seguinte forma:

Projeto	Valor de Venda	Índice Aplicado	50% do Valor de Projeto Considerado
Projeto Adequação km 562+400 pista norte	R\$791.714,11	6,70%	R\$26.522,42
Projeto Passagem inferior km 480+800	R\$72.799.849,13	5,50%	R\$2.001.995,85
Total	R\$73.591.563,24		R\$2.028.518,27

Cronograma físico-financeiro para o item 7.3 (valores em R\$ - data base julho/2007)						
	Total do Item	09º ANO	10º ANO	11º ANO	12º ANO	13º ANO
Cronograma Vigente - FCMx	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Proposta ANTT						
Revisão Extraordinária - FCMx	2.028.518,27	0,00	0,00	0,00	2.028.518,27	0,00

41. Quanto aos custos administrativos referente ao item, os mesmos serão tratados após a aprovação final dos projetos ou na eventual inclusão das obras no PER da concessão.

42. Em relação a antecipação dos custos de projetos solicitados sob a vigência da Portaria SUINF nº 046/2014, essa área técnica mantém o entendimento disposto na NOTA TÉCNICA SEI Nº 3811/2019/GEFIR/SUINF/DIR.

43. No entanto, por meio do OFÍCIO SEI Nº 1646/2020/SUINF/DIR-ANTT (2560944), a SUINF solicita que sejam mantidos os entendimentos expostos e já pacificados nessa Superintendência, de modo a garantir a estabilidade e harmonia das decisões anteriores, conforme exposto abaixo:

"(...)

Trata-se da remuneração dos projetos executivos baseados no § 1º, art. 6º, da Portaria Suinf nº 257, de 8 de dezembro de 2016, transcrita a seguir, *in verbis*:

Art. 6º A remuneração pela elaboração do projeto executivo ocorrerá no procedimento de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão na ocasião da Revisão Ordinária subsequente à sua aceitação.

§1º O projeto executivo de obras com valores da faixa "c" do Anexo I poderá, a critério da SUINF, ter 50 % da remuneração antecipada, tendo como base o valor da obra previsto no EVTEA aprovado, na ocasião da Revisão Ordinária subsequente à autorização de elaboração do projeto executivo.

§2º Para os casos previstos no §1º o ajuste no valor final devido à remuneração do projeto executivo será realizado após a aprovação do mesmo. (grifou-se)

Conforme pode ser observado, após a publicação da referida Portaria Suinf nº 257/2016, foi possibilitado a Superintendência a antecipação, as Concessionárias, de 50 % (cinquenta por cento) da remuneração dos custos relativos a elaboração dos projetos executivos, não sendo vedado no referido instrumento a remuneração antecipada dos projetos que já haviam sido solicitados e ainda não haviam sido aceitos pela Suinf, ou seja, que se encontravam com os processos de análise em curso. Destaca-se que a Portaria Suinf nº 256, de 8 de dezembro de 2016, revogou a Portaria Suinf nº 046, de 20 de março de 2014, alterada pela Portaria Suinf nº 263, de 09 de setembro de 2015, que tratavam deste tema.

Nesta linha de entendimento, temos que a atual Portaria Suinf nº 28/2019, que revogou as Portarias Suinf anteriores que tratavam da remuneração de projetos executivos, em seu Anexo I, manteve o entendimento de permitir a Superintendência a antecipação da remuneração de 50 % (cinquenta por cento) dos custos oriundos da elaboração de projetos executivos, conforme exposto abaixo, *in verbis*:

14.2. REMUNERAÇÃO DOS PROJETOS EXECUTIVOS

"(...)

A remuneração pela elaboração do Projeto Executivo ocorrerá no procedimento de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão na ocasião da Revisão Ordinária subsequente à sua aceitação.

Os Projetos Executivos de obras poderão ter 50% da remuneração antecipada, na ocasião da Revisão Ordinária subsequente à autorização de elaboração do Projeto Executivo. Nestes casos, adotar-se-á como referência o valor da obra previsto no EVTEA aprovado, ou então, o valor previsto no protocolo inicial do Projeto Executivo.

O valor total e conclusivo atinente à remuneração pela elaboração do Projeto Executivo será apurado somente após o desenvolvimento e aceitação do mesmo e, tanto o montante restante quanto eventuais divergências com a antecipação realizada, serão objeto de ajuste ou correções na revisão ordinária subsequente à aprovação do projeto executivo. (grifou-se)

É cediço, que este pagamento antecipado de projetos permanece entendido por esta Superintendência como legal, coerente, justo e necessário, pois alguns projetos executivos solicitados por interesse da Agência, que são de grande complexidade de engenharia e que demandam grande vulto financeiro para sua elaboração, demoram, por vezes, muitos anos para serem aceitos, não sendo razoável que as Concessionárias suportem todos os custos e não sejam remunerados devido ao tempo decorrido nos trâmites processuais internos de análise de projetos da Suinf, os quais as Concessionárias não têm ingerência.

A publicação da Portaria Suinf nº 257/2016, alterada pela Portaria Suinf nº 161, de 17 de julho de 2017, bem como as demais Portarias Suinf correlacionadas, trouxe segurança jurídica e regulatória as partes com relação ao tema.

Portanto, se faz extremamente necessário que, para as Concessionárias que já apresentaram os projetos executivos e tiveram aprovados pela Diretoria Colegiada da ANTT, em processos revisões tarifárias, a remuneração de 50 % (cinquenta por cento) dos custos de elaboração de seus projetos executivos, sejam mantidos os valores nos respectivos fluxos de caixas, até que sejam aceitos os projetos executivos pela Suinf ou encerrados os processos de análises, momento este que os valores deverão ser revistos e atualizados.

Portanto, doravante, com relação a remuneração dos projetos executivos, solicitamos que nas análises proferidas pela GEFIR, sejam mantidos os entendimentos expostos e já pacificados nesta Superintendência, de modo a garantir a estabilidade e harmonia das decisões anteriores.

"(...)"

44. Dessa forma, em razão do exposto no OFÍCIO SEI Nº 1646/2020/SUINF/DIR-ANTT (2560944), deverá ser desconsiderada a proposta da NOTA TÉCNICA SEI Nº 3811/2019/GEFIR/SUINF/DIR de retirar os valores dos projetos apresentados anteriormente a publicação da Portaria SUINF nº 161, de 17/07/2017, com o cronograma financeiro do item conforme quadro abaixo:

Cronograma físico-financeiro para o item 7.2 (valores em R\$ - data base julho/2007)						
	Total do Item	09º ANO	10º ANO	11º ANO	12º ANO	13º ANO
Cronograma Vigente - FCM	6.437.881,02	0,00	6.437.881,02	0,00	0,00	0,00
Proposta ANTT						
Revisão Extraordinária - FCM	6.437.881,02	0,00	6.437.881,02	0,00	0,00	0,00

B.2.9) VERBA DE CONSERVAÇÃO, MONITORAÇÃO E MANUTENÇÃO DE OBRAS INCLUÍDAS NO PER

Proposta Concessionária

Considerando o reconhecimento da verba de conservação, monitoração e manutenção por parte dessa Agência através do Parecer Técnico nº 249/2016/GEINV/SUINF, de 25/10/2016, sendo este um precedente para o tema aqui tratado, necessário se faz seu reconhecimento e aplicação aos demais casos pendentes, com a mesma metodologia já utilizada, até que se tenha uma definição da metodologia de forma definitiva, sem prejuízo de sua revisão, caso seja necessário.

Isso se justifica, pois a falta de definição não pode ser entendida como fator impeditivo do pleito que já tem mérito reconhecido, visando garantir a aplicação do reequilíbrio econômico-financeiro previsto no contrato de concessão.

Proposta SUINF

45. Reiteramos que, somente após a conclusão da análise e definição dos valores pela GEENG, no âmbito do Processo nº 50500.348702/2015-01, a GEFIR poderá reavaliar, para cada obra, a pertinência da inclusão dos custos associados no Contrato de Concessão.

46. Dessa forma, estando em análise as contestações apresentadas pela Concessionária, propõe-se não aceitar as alterações propostas neste momento.

B.2.10) VERBA DE CONSERVAÇÃO, MONITORAÇÃO E MANUTENÇÃO DAS OBRAS DO TERMO DE AJUSTE DE CONDUTA - TAC**Proposta Concessionária**

Considerando o reconhecimento da verba de conservação, monitoração e manutenção por parte dessa Agência através da Parecer Técnico nº 249/2016/GEINV/SUINF, de 25/10/2016, sendo este um precedente para o tema aqui tratado, necessário se faz seu reconhecimento e aplicação aos demais casos pendentes, com a mesma metodologia já utilizada, até que se tenha uma definição da metodologia de forma definitiva, sem prejuízo de sua revisão, caso seja necessário.

Isso se justifica, pois a falta de definição não pode ser entendida como fator impeditivo do pleito que já tem mérito reconhecido, visando garantir a aplicação do reequilíbrio econômico-financeiro previsto no contrato de concessão.

Proposta SUINF

47. Reiteramos que, somente após a conclusão da análise e definição pela GEENG dos valores referentes aos custos de conservação, monitoração e manutenção de obras, a GEFIR poderá reavaliar, para cada obra executada pelo TAC, a pertinência da inclusão dos custos associados no Contrato de Concessão.

48. Dessa forma, estando em análise as contestações apresentadas pela Concessionária, propõe-se não aceitar as alterações propostas pela mesma, neste momento.

B.2.11) ÁREA DE ESCAPE NO KM 525, PISTA SUL**Proposta Concessionária**

Considerando o alto número de acidentes com óbitos, num total de 53 óbitos até junho/2019, no km 525 da pista sul, conforme tabela abaixo.

Ano	Km	Ac	Fer	Mor
2009	525	49	27	7
2010	525	59	48	6
2011	525	48	34	2
2012	525	42	19	3
2013	525	44	21	1
2014	525	41	25	5
2015	525	38	38	7
2016	525	37	12	6
2017	525	24	23	11
2018	525	30	21	1
2019(até junho)	525	15	27	4
Total		427	295	53

Considerando a manifestação da COINF/MG solicitando providências com relação ao alto índice de acidentes, em que a Concessionária demonstrou que fez tudo que estava ao seu alcance, porém o problema dos graves acidentes é em função da perda de freios dos veículos.

Considerando que a Concessionária, por meio da carta AFD/GPE/19081601, protocolada em 16/08/2019, sob número 50500.366944/2019-01, se prontificou a desenvolver um projeto executivo e orçamento dessa obra, após autorização da ANTT, para minimizar a gravidade dos acidentes ocorridos no local, conforme pode-se perceber em outras áreas de escapes implantadas pelo Grupo Arteris.

Considerando que a COINF/MG em 18/09/2019, por meio do OFÍCIO SEI Nº 12079/2019/COINF/MG/URMG-ANTT, solicitou à Concessionária a elaboração de um Estudo Técnico de Engenharia Simplificado contendo Estimativas de Custos e demais elementos necessários (baseado em projetos similares desenvolvidos pelo Grupo Arteris, conforme citado na correspondência), com a intenção de avaliar a possibilidade de inclusão de área de escape nas proximidades do km 525 sul da rodovia BR-381/MG no contrato de concessão.

Considerando que, em 02/10/2019, por meio do Ofício nº 761/2019/GAB-MG/SRPRF-MG, a PRF/MG encaminhou à Concessionária um estudo dos principais acidentes que ocorreram no km 525, e solicitou algumas intervenções no local, sendo que uma delas é a construção de uma área de escape.

Considerando que em 22/10/2019, a Concessionária apresentou à COINF/MG, por meio da carta AFD/ENG/19102202, protocolo 50500.366944/2019-01, o estudo solicitado pela COINF/MG, visando garantir mais celeridade nos tramites necessário para a inclusão desse novo investimento no contrato de concessão, assim como solicitou a autorização para a elaboração dos estudos e/ou projeto executivo para o devido reequilíbrio econômico-financeiro.

Considerando que, após o envio desses estudos preliminares, a COINF/MG abriu o processo 50500.366944/2019-01, quando enviou a documentação encaminhada pela Concessionária à SUINF em 24/10/2019 para análise, referente a proposta de inclusão de uma área de escape no km 525 (pista sul) da rodovia Fernão Dias, a qual foi considerada emergencial.

Considerando ainda a Portaria nº 127 de 17/04/2019, a Concessionária entende que esta obra deve ser inserida no contrato de concessão em **caráter excepcional**, devido a todas as justificativas apresentadas anteriormente.

Proposta SUINF

49. Quanto ao assunto, informamos que não cabem análises de novas solicitações nesta Nota Técnica Complementar, apenas contestações de itens já analisados na NOTA TÉCNICA SEI Nº 3811/2019/GEFIR/SUINF/DIR, conforme inciso II, do Art. 5º da Resolução nº 675/ANTT:

(...)

II comunicação à Concessionária dos resultados preliminares de cada item, sendo-lhe facultado manifestar-se no prazo de 15 (quinze) dias, e

(...)"

50. No entanto, ressaltamos que esse assunto vem sendo tratado por meio do processo 50500.366944/2019-01 e que esta GEFIR dará prosseguimento às análises afim de agilizar a eventual autorização para elaboração do projeto da obra de implantação da Área de Escape no km 525, pista sul, da BR-381/MG, conforme proposto pela Concessionária.

IV – VERBA DE APARELHAMENTO DA PRF – POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL**Proposta da Concessionária**

Informamos que a complementação da documentação solicitada por esta Agência, foi enviada por meio da carta AFD/GPE/19121301, protocolada em 13/12/2019, sob número de protocolo 50500.425441/2019-76, a qual deve ser analisada e aprovado o valor completo da Verba de aparelhamento da PRF, antes da conclusão desta Revisão Tarifária.

Proposta SUINF

51. A prestação de contas das aquisições de bens e serviços requeridos pelo Departamento de Polícia Rodoviária Federal durante o 11º ano concessão, inclusive a documentação encaminhada pela Carta AFD/GPE/19121300 foi analisada no âmbito do processo nº 50510.022900/2018-63 por meio do PARECER Nº 88/2020/GEFIR/SUINF/DIR (2528513) sendo aprovado o valor de R\$ 629.876,29, a preços iniciais do Contrato.

52. Lembramos que os valores não aplicados ou não aprovados pela ANTT serão revertidos à modicidade tarifária, assim como a adequação do custo administrativo (Item 14.1) relativo aos valores não aprovados.

MÊS CONCESSÃO	VALOR GASTO PELA CONCESSIONÁRIA a Preços Correntes – R\$	VALOR APROVADO PELA ANTT a Preços Correntes – R\$	VALOR APROVADO PREÇOS INICIAIS (Mês)	VALOR TOTAL DA VERBA DE CONCESSÃO A PREÇOS INICIAIS – R\$	SALDO DA VERBA NO 11º ANO DE CONCESSÃO A PREÇOS INICIAIS – R\$
março/18	39.238,50	37.867,37	20.650,47	1.037.500,00	1.016.849,53
abril/18	491.877,46	491.632,10	268.105,08	1.016.849,53	748.744,45
maio/18	54.628,77	53.962,84	24.314,92	748.744,45	724.429,53
junho/18	60.142,84	59.613,54	32.509,46	724.429,53	691.920,07
julho/18	30.778,76	30.113,26	16.421,87	691.920,07	675.498,20
agosto/18	198.390,22	197.941,27	107.944,66	675.498,20	567.553,54
setembro/18	31.571,00	30.890,25	16.845,59	567.553,54	550.707,95
outubro/18	1.807,90	1.116,20	608,70	550.707,95	550.099,25
novembro/18	193.908,53	193.250,66	105.386,70	550.099,25	444.712,55
dezembro/18	31.169,77	30.482,65	15.976,88	444.712,55	428.735,67
janeiro/19	119.186,38	40.280,00	21.111,97	428.735,67	407.623,71
fevereiro/19	651.778,85	0,00	0,00	407.623,71	407.623,71
TOTAL	1.904.478,98	1.167.150,14	629.876,29	1.037.500,00	407.623,71

53. Pelo exposto, e considerando os valores apurados pela ANTT, propõe-se a adequação do cronograma financeiro do presente item, conforme quadro abaixo:

Cronograma físico-financeiro Item 11.1 Verba para Aparelhamento da PRF (valores em R\$ - data base: julho/2007)									
	Total do Item	1º ANO	2º ANO	3º ANO	4º ANO	5º ANO	6º ANO	7º ANO	
Cronograma Vigente	23.566.483,50	949.284,00	871.569,00	283.396,05	571.092,66	954.206,62	849.107,91	878.277,27	
Proposta ANTT									
Revisão Extraordinária	23.158.859,79	949.284,00	871.569,00	283.396,05	571.092,66	954.206,62	849.107,91	878.277,27	
	8º ANO	9º ANO	10º ANO	11º ANO	12º ANO	13º ANO	14º ANO	15º ANO	16º ANO
Cronograma Vigente	745.757,41	900.237,82	1.001.054,76	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00
Proposta ANTT									
Revisão Extraordinária	745.757,41	900.237,82	1.001.054,76	629.876,29	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00
	17º ANO	18º ANO	19º ANO	20º ANO	21º ANO	22º ANO	23º ANO	24º ANO	25º ANO
Cronograma Vigente	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00
Proposta ANTT									
Revisão Extraordinária	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00

VI - PLANILHA RESUMO DOS ITENS ALTERADOS NA 12ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

TABELA CONSOLIDADA - CONCLUSÃO						
12ª REVISÃO ORDINÁRIA E 12ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA DA TBP - Feraão Dias						
REV	ITEM	DESCRIÇÃO	VALOR		MÉRITO (RECONHECIDO / NÃO RECONHECIDO / INDISTINTO)	STATUS (CONCLUÍDO / EM ANÁLISE)
			PROPOSTO (a preço inicial)	APURADO (a preço inicial)		
12ª REVISÃO ORDINÁRIA	B1.1	IMPLANTAÇÃO DE NOVOS CFTV	-	-	Reprogramado	Concluído
	B1.2	ITEM 6.9.2 VEÍCULOS PARA FISCALIZAÇÃO DA ANTT (REPOSIÇÃO)	-	-R\$433.715,16	Proposto	Concluído
	B1.3	DESGASTE DO PAVIMENTO (LEI 13.013/2015)	-	-R\$125.241.575,00	Proposto	Concluído
	B1.4	SISTEMA DE CONTROLE DE VELOCIDADE	-	-R\$24.563.272,31	Proposto	Concluído
	B1.5	CUSTOS ADMINISTRATIVOS - FLUXO DE CAIXA ORIGINAL	-	-R\$25.435,72	Proposto	Concluído
	B1.5	CUSTOS ADMINISTRATIVOS - FLUXO DE CAIXA MARGINAL	-	-R\$7.202.669,37		
	B1.6	TAC MULTAS - MODICIDADE TARIFÁRIA	-	-R\$277.191,73	Proposto	Concluído
	B1.7	IMPLANTAÇÃO DE BARREIRAS DE CONCRETO	-	-	Proposto	Concluído
	B1.8	VERBA PARA IMPLEMENTAÇÃO DO 3º TERMO ADITIVO AO CONVÊNIO Nº 08/2008 - ANTT/DPRF - SISTEMA DE CONTROLE DE VELOCIDADES	-	-R\$3.643.209,34	Proposto	Concluído
	B2.1	MANUTENÇÃO DO VALOR ORIGINALMENTE PREVISTO PARA A CONCLUSÃO DO CONTOURNO DE BETIM	R\$6.239.790,90	R\$0,00	Não Reconhecido	Concluído
	B2.2	RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO DE CONCESSÃO EM RAZÃO DA EXECUÇÃO DE OBRAS DE DUPLICAÇÃO DE OAE E IMPLANTAÇÃO DO RAMO 100 NO TREVO DO BAIRRO BANDEIRINHAS	R\$5.248.144,32	-	Reconhecido	Em Análise
	B2.3	ALARGAMENTO DE OAE PARA A EXECUÇÃO DAS TERCEIRAS FAIXAS	R\$3.253.281,05	-	Reconhecido	Em Análise
	B2.4	INCLUSÃO DE REDE INTEGRADA DE FIBRA ÓTICA - INTERLIGAÇÃO CCO'S COM A SEDE DA ANTT	R\$4.104.744,71	R\$1.054.571,17	Reconhecido	Concluído
	B2.5	ADEQUAÇÃO DO SISTEMA PARA EMISSÃO DO DOCUMENTO FISCAL, EM ATENDIMENTO ÀS INSTRUÇÕES NORMATIVAS RFB Nº 1.731/2017 E Nº 1.768/2017	R\$2.005.605,34	-	Reconhecido	Em Análise
	B2.6	AMPLIAÇÃO DO NÚMERO DE CONTROLADORES DE VELOCIDADE NA RODOVIA FERNÃO DIAS, BR-381/MG/SP	R\$18.240.846,70	-	Não Reconhecido	Em Análise
	B2.7	INCLUSÃO DE OBRAS RODOVIÁRIAS NÃO PREVISTAS CONTRATUALMENTE NO PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO RODOVIÁRIA - PER	R\$185.812.599,19	R\$0,00	Não Reconhecido	Concluído
	B2.8	INCLUSÃO DOS CUSTOS DE PROJETOS EXECUTIVOS DE OBRAS RODOVIÁRIAS NÃO PREVISTAS CONTRATUALMENTE E SOLICITADAS PELA ANTT	R\$18.198.339,45	R\$2.001.995,85	Proposto/ Reconhecido	Concluído
	B.2.9	VERBA DE CONSERVAÇÃO, MONITORAÇÃO E MANUTENÇÃO DE OBRAS INCLuíDAS NO PER	-	-	Reconhecido Parcialmente	Em Análise
	B.2.10	VERBA DE CONSERVAÇÃO, MONITORAÇÃO E MANUTENÇÃO DAS OBRAS DO TERMO DE AJUSTE DE CONDUTA - TAC	-	-	Reconhecido Parcialmente	Em Análise
	B.2.11	ÁREA DE ESCAPE NO KM 525, PISTA SUL	-	-	Não Reconhecido	Concluído
	IV	Verba de aparelhamento da PRF - Polícia Rodoviária Federal	R\$1.037.500,00	629.876,29	Reconhecido Parcialmente	Concluído
	V	Verba de Desapropriação	R\$290.991,00	0,00	Não Reconhecido	Concluído
	Total		R\$244.431.842,66	-157.700.625,32		

CONCLUSÃO

54. Considerando o exposto na presente Nota Técnica, submete-se à apreciação superior a alteração no Cronograma Físico-Financeiro Plurianual da Concessão da Autopista Feraão Dias S.A, BR-381/SP/MG, e a alteração do texto do PER, conforme apresentado.

(assinado eletronicamente)

Carlos Henrique Aparecido Cardoso
Coordenador de Fiscalização de Infraestrutura e Gestão de Investimentos de Rodovias II

(assinado eletronicamente)

Evandro Torquato Sobrado
Gerente de Fiscalização e Investimentos de Rodovias

(assinado eletronicamente)

Marcelo Alcides dos Santos
Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

Brasília, 30 de janeiro de 2020.



Documento assinado eletronicamente por **CARLOS HENRIQUE APARECIDO CARDOSO, Coordenador(a)**, em 05/02/2020, às 16:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **EVANDRO TORQUATO SOBRADO, Gerente**, em 07/02/2020, às 13:42, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **MARCELO ALCIDES DOS SANTOS, Superintendente**, em 11/02/2020, às 17:08, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **2547546** e o código CRC **36827B16**.

Referência: Processo nº 50500.361007/2019-51

SEI nº 2547546

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br