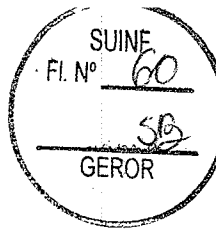




Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias - GEINV
Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 – Bloco C, 1º Andar
Brasília/DF – CEP: 70.200-003
(61) 3410-1741



NOTA TÉCNICA Nº 015 /2013/GEINV/SUINF

Brasília, 15 de julho de 2013.

Assunto: Considerações a respeito do Relatório Técnico nº RT-GC-REV-0705/13 que trata da posição da CONCERT em relação à Nota Técnica nº 011/2013/GEINV/SUINF de 18/06/2013 e ao resultado preliminar da 20ª Revisão Ordinária em conjunto com a 4ª Revisão Extraordinária apresentado no Ofício da ANTT de nº 001/2013/GEROR/SUINF de 21/06/2013.

Referência: Processo nº 50500.107538/2013-12

I. INTRODUÇÃO

1. Por meio da presente Nota Técnica apresentamos considerações pertinentes à GEINV a respeito dos argumentos expostos no Relatório Técnico nº RT-GC-REV-0705/13 que trata da posição da CONCERT em relação à Nota Técnica nº 011/2013/GEINV/SUINF de 18/06/2013 e ao resultado preliminar da 20ª Revisão Ordinária em conjunto com a 4ª Revisão Extraordinária apresentado no Ofício da ANTT de nº 001/2013/GEROR/SUINF de 21/06/2013.

ITEM 2.4 – RECUPERAÇÃO DAS OBRAS-DE-ARTE ESPECIAIS

A - Posicionamento da concessionária

2. A CONCERT insiste na reprogramação da obra do Viaduto sobre a Pista B para 2014, pois deverá ser executado em conjunto com o Lote 2 da Nova Subida da Serra, cujo início das obras ainda não foi aprovado pela ANTT.

sa
cf
1

3. Além disso, solicita ajuste do valor do projeto para recuperação do Viaduto de Acesso a Duarte da Silveira para R\$ 525.841,00 ao invés do valor estimado de R\$51.717,93 que consta no PER.

B - Posicionamento da SUINF

Comentários

- Viaduto sobre a Pista B - quilômetro 89,15

4. A respeito da solicitação de postergação da execução da referida obra para o ano de 2014, mantemos nosso entendimento que a recuperação da OAE pode ser realizada independente da execução do Lote 2 da Nova Subida da Serra, de modo que se propõe a manutenção do cronograma vigente.

- Viaduto sobre a Pista B - quilômetro 89,15

5. Quanto ao ajuste do valor do projeto, o mesmo será feito após a conclusão da análise do projeto.

Proposta

6. Do exposto, não propomos alteração da proposta da SUINF apresentada na Nota Técnica nº 011/2013/GEINV/SUINF para este item.

ITEM 2.6 – ESTRUTURAS DE CONTENÇÃO

A - Posicionamento da concessionária

7. Na NT-011 a GEINV reconhece que a intervenção feita no Km 75+200 é uma obra de Recuperação das Estruturas de Contenção (Item 2.6 da Planilha do PER), no entanto, não reconhece o valor total desta obra porque ultrapassaria o valor total do Item 2.6.

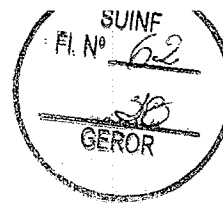
8. Ocorre que o Item 2.6 não é um item da Planilha do Edital por preço global e sim é simplesmente o título de uma série de itens de serviço com suas quantidades previstas pelo Poder Concedente e preços unitários ofertados pela Concessionária. Assim, se houvesse limite este deveria ser por item da planilha com quantidades previstas e não pelo total de um determinado grupo de obras de recuperação.

sa

cf
Ar.



Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias - GEINV
Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 – Bloco C, 1º Andar
Brasília/DF – CEP: 70.200-003
(61) 3410-1741



9. Os documentos da Licitação e do Contrato demonstram com toda a clareza que os valores constantes da Planilha de Quantidades e Preços (Quadro 8 da Proposta de Tarifa Original) foram calculados com quantidades estimadas no Edital, para padronizar as propostas, e que as variações de quantidades, para mais ou para menos, seriam motivo para revisão do valor das tarifas de pedágio.

10. Embora não haja nenhuma indicação contratual neste sentido, as notas técnicas da GEINV relativas às revisões das tarifas de 2012 e de 2013 insistem em limitar a soma de títulos da Planilha do PER, como é o caso do Item 2.6, aos totais inicialmente previstos ainda que para isto tenha que considerar o valor parcial do projeto aprovado de uma obra reconhecidamente integrante do Item 2.6.

11. Assim insistimos que o valor da obra de contenção do Km 75+200 é de R\$ 1.126.698,36 e não de R\$ 406.010,59 e que o valor correto deve ser considerado para restabelecimento do equilíbrio do Contrato.

12. Não tem sentido a Concessionária ter que arcar com uma diferença significativa de valor da obra simplesmente porque foi ultrapassada a estimativa inicial do total das obras de contenção para Recuperação da Rodovia.

B - Posicionamento da SUINF

Comentários

13. A lista de obras de recuperação foi proposta pela Concessionária com base nos relatórios de monitoração. Os valores das obras foram estimados até que a Concessionária apresentasse os projetos.

14. Portanto, para entender melhor o processo, faz-se necessária consulta aos arquivos e processos desde o início da concessão, o que demandará um esforço a ser realizado.

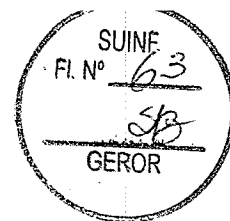
15. Deste modo, propomos não alterar o entendimento até que seja concluída a pesquisa e análise do tema e verificada a pertinência da proposta da Concessionária.

Proposta

16. Do exposto, não propomos alteração da proposta da SUINF apresentada na Nota Técnica nº 011/2013/GEINV/SUINF para este item.



Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias - GEINV
Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 – Bloco C, 1º Andar
Brasília/DF – CEP: 70.200-003
(61) 3410-1741



ITEM 6.1 – OBRAS ESPECIFICADAS NO PER

A - Posicionamento da concessionária

- Passarela Carreteiro

17. A CONCER insiste na reprogramação da obra da passarela para 2014, pois sua execução não tem necessidade de ocorrer em curto prazo e poderia ser realizada concomitantemente com as obras da Nova Subida da Serra, para não onerar a tarifa de pedágio e não ocasionar transtornos aos usuários com obras no mesmo local em dois anos seguidos.

- Lote 1 e 3B

18. CONCER entende que não é necessário reduzir o valor previsto para o Projeto Lote 1 e 3B para compensar o aumento do valor da Passarela Vila Adelaide porque não há qualquer imposição contratual para não ultrapassar o valor total dos grupos de serviços previstos na Planilha de Quantidades e Preços, contudo, este critério é aceitável nesta revisão desde que o valor definitivo para o Projeto Lote 1 e 3B possa ser futuramente alterado de acordo com o respectivo projeto executivo.

B - Posicionamento da SUINF

Comentários

- Passarela Carreteiro – quilômetro 102

19. A respeito da solicitação de postergação da execução da referida obra para o ano de 2014, mantemos nosso entendimento que a sua implantação pode ser realizada independente da execução da Nova Subida da Serra, de modo que se propõe a manutenção do cronograma vigente.

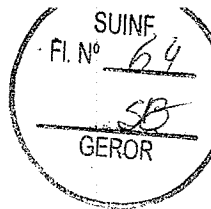
- Lote 1 e 3B

20. Não nos opomos ao posicionamento da Concessionária, porém lembramos que na Nota Técnica nº 12/2012/GEINV/SUINF foi verificado que não havia justificativas para a manutenção da obra no PER, pois por meio da Carta ENG-CA-011/2012, que encaminhou o Relatório de Inexecuções 2011, a CONCER informou que a execução das vias laterais

sa



Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias - GEINV
Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 – Bloco C, 1º Andar
Brasília/DF – CEP: 70.200-003
(61) 3410-1741



justifica a não elaboração de projeto dessa intervenção do PER.

21. Portanto, ratificamos o entendimento da Nota Técnica nº 12/2012/GEINV/SUINF de que a alteração do valor total do item somente ocorrerá se comprovada a necessidade, após a análise dos projetos executivos das demais obras previstas no item.

Proposta

22. Do exposto, não propomos alteração da proposta da SUINF apresentada na Nota Técnica nº 011/2013/GEINV/SUINF para este item.

ITEM 6.5 – NOVA SUBIDA DA SERRA

A - Posicionamento da concessionária

23. Para evitar inexecução em 2013, a CON CER entende que deva ser adotada uma programação realística para a execução da NSS, com base nas datas de autorização para início das obras e nos prazos de execução compatíveis com as dificuldades do projeto.

B - Posicionamento da SUINF

Comentários

24. Tendo em vista a autorização para início das obras do Lote 1 ter sido dada em 16/04/2013, entendemos que a Concessionária tem condições de iniciar as obras em 2013.

Proposta

25. Do exposto, não propomos alteração da proposta da SUINF apresentada na Nota Técnica nº 011/2013/GEINV/SUINF para este item.

SB

cl

6.9. RODOVIA INTELIGENTE (ITS)

A – Posicionamento da concessionária

26. Segundo a Concessionária, para que os sistemas de ITS instalados na Rodovia pudessem funcionar foi necessário implantar todo um Sistema de Infraestrutura cujo custo necessita ser incluído neste item da Planilha de Quantidades e Preços do PER.

27. O projeto e o orçamento deste sistema de infraestrutura foi devidamente encaminhado a esta Agência em 10/06/2013 por meio de nossa carta PRE-CA-104/13, com um valor total de R\$ 2.868.008,36, em moeda de abril/1995, sendo composto por: postes de sustentação; redes de fibra ótica; e outros elementos essenciais para funcionamento da Rodovia Inteligente.

28. Cabe destacar que foi imperiosa a implantação em curto prazo do referido sistema de infraestrutura para atender determinação judicial no processo nº 2005.001.134211-9 que está em curso na 1ª Vara Empresarial do Rio de Janeiro.

B - Posicionamento da SUINF

Comentários

29. O projeto e o orçamento encaminhado a esta Agência por meio de nossa carta PRE-CA-104/13, foram analisados por meio do Relatório de Análise de Projeto nº 1381/2013 e não atendiam aos requisitos para aprovação do orçamento.

30. Portanto, propomos incluí-lo no PER quando o preço estiver definido.

Proposta

31. Do exposto, não propomos alteração da proposta da SUINF apresentada na Nota Técnica nº 011/2013/GEINV/SUINF para este item.

6.14. ACESSO AO CEASA E ACESSO À SALVATERRA

A – Posicionamento da concessionária

- **Acesso ao Ceasa**

32. A Concessionária entende que o Acesso ao Ceasa deva ser programado para ser executado em 2013 e 2014 porque o projeto ainda está sendo modificado para atender às solicitações do setor de projeto da ANTT e para ajustar às condições atuais do local.

B - Posicionamento da SUINF

Comentários

- **Acesso ao Ceasa**

33. As solicitações de alteração de projeto foram realizadas pela Agência em março de 2013 e até o momento não foram atendidas pela concessionária. Portanto, não vemos justificativa para aceitar sua proposta.

Proposta

34. Do exposto, não propomos alteração da proposta da SUINF apresentada na Nota Técnica nº 011/2013/GEINV/SUINF para este item.

6.15. OBRAS ADICIONAIS À SEGURANÇA VIÁRIA

A – Posicionamento da concessionária

- **Passarelas**

35. Apesar de aprovar a execução das passarelas em estrutura metálica e não em concreto armado, para possibilitar ter um vão livre suficientemente grande devido à largura da Rodovia BR-040, o setor de projeto da ANTT vem adotando o preço unitário de Aço de Construção CA-50 (vergalhão) para preço unitário de Estrutura Metálica de Aço no orçamento do valor das passarelas a serem construídas na rodovia.

36. A não aprovação do orçamento correto referente aos projetos aprovados impossibilita viabilidade econômica da execução destas passarelas e sua inexecução não pode ser considerada para efeito de penalização porque os respectivos projetos ainda não estão com sua análise concluída, conforme indicado na própria NT-011.

37. Para que se possa dar continuidade à implantação das novas passarelas, para atender as necessidades da Rodovia, é necessário que seja utilizado o preço unitário correto de Estrutura Metálica para manutenção do equilíbrio do Contrato.

38. Por outro lado, a Concessionária entende que algumas passarelas devam ser programadas para serem executadas em 2014 porque os projetos ainda estão em fase de elaboração ou estão sendo analisados pela ANTT.

B – Posicionamento da SUINF

Comentários

39. A ANTT, diante das justificativas apresentadas pela Concessionária por meio das Cartas PRE-CA-166/12 e PRE-CA-130/12 analisou a revisão do preço unitário de Estrutura Metálica de Aço do orçamento para as passarelas. Porém a concessionária não apresentou elementos suficientes para alteração do valor nos projetos. Portanto, propomos alterar o valor no PER quando o preço estiver definido.

40. Com relação às justificativas para inexecução, ressaltamos que a apuração das mesmas irá apontar as responsabilidades. Até que isso seja feito, não reconhecemos que a inexecução deste item esteja justificada.

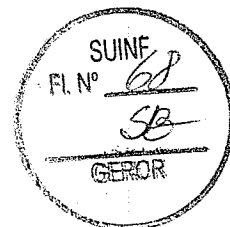
41. Quanto à postergação do cronograma, mantemos o entendimento da Nota Técnica nº 11/2013/GEINV/SUINF.

Proposta

42. Do exposto, não propomos alteração da proposta da SUINF apresentada na Nota Técnica nº 011/2013/GEINV/SUINF para este item.



Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias - GEINV
Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 - Bloco C, 1º Andar
Brasília/DF - CEP: 70.200-003
(61) 3410-1741



NOVO ITEM - RECUPERAÇÃO DO PAVIMENTO DE CONCRETO

A - Posicionamento da concessionária

43. A CONGER argumenta que de acordo com o Cronograma Físico-Financeiro original, que é um dos documentos componentes do contrato de concessão, a implantação da Nova Subida da Serra de Petrópolis deveria estar concluída desde 2006, com desativação da pista da Atual Subida da Serra, que passaria a ser exclusivamente para uso do pequeno número de moradores locais se para eventual uso turístico, portanto, com reduzidíssimo volume de tráfego e mínima necessidade de manutenção do seu pavimento.

44. Ocorre que as obras de implantação da Nova Subida da Serra estão apenas começando e até a sua conclusão todo o tráfego pesado do trecho Rio-Petrópolis da Rodovia BR-040 estará utilizando a Atual Subida da Serra, com um desgaste do pavimento e da sinalização muito maior do que se a pista estivesse desativada desde 2006.

45. Não reconhecer o fato da Atual Subida da Serra ainda estar com tráfego cada vez mais intenso e, conseqüentemente, necessitar de obras adicionais de recuperação e manutenção do pavimento rígido e da sinalização horizontal, que não estavam inicialmente previstas no PER, é algo que não tem um mínimo de razoabilidade.

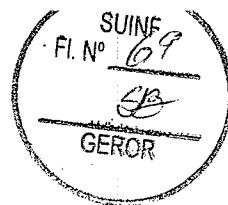
46. Conforme reconhecido na própria Nota Técnica nº 011/2013/GEINV/SUINF, em seu Item 137, os serviços de manutenção são por preços globais com os riscos de variação das quantidades de responsabilidade da Concessionária, portanto, as quantidades estimadas no texto original do PER são meramente indicativas e não obrigatórias.

47. Assim sendo, os proponentes adotam as quantidades que considerarem adequadas na elaboração de seus preços globais visando vencer a licitação, assumindo o risco de ter que executar o que realmente for necessário, para mais ou para menos, durante o período de concessão, desde que mantida as condições estabelecidas no Edital de Licitação.

48. No caso em questão ocorreu um fato superveniente e imprevisto à época da licitação que evidentemente, pelo Inciso "c" da Cláus. 64 do Contrato de Concessão e pelo Inciso "d" do Art. 65 da Lei 8.666/93, tem que ser considerado para efeito de apuração do aumento de custos da Concessionária e para efeito de restabelecimento do inicial equilíbrio do Contrato.



Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias - GEINV
Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 – Bloco C, 1º Andar
Brasília/DF – CEP: 70.200-003
(61) 3410-1741



49. Não é possível impor que a Concessionária tenha que fazer a eficaz manutenção do pavimento rígido da Atual Subida da Serra, que está operando com todo tráfego da rodovia e em um nível de serviço e de risco acima do recomendado para as características de projeto deste trecho da Rodovia, com o mesmo preço de manutenção contratado para manutenção deste trecho somente com tráfego eventual.

50. O tráfego intenso, não previsto para este trecho da Rodovia, ocasiona um desgaste excessivo das placas de concreto e faz com que o pavimento rígido esteja em más condições e necessitando não só dos serviços de manutenção de rotina como também de investimentos em obras de recuperação das placas de concreto, que estão danificadas pelas condições extremas de utilização da rodovia pelo tráfego excessivo atual.

51. As condições de operação da Atual Subida da Serra também impossibilitam a execução somente das obras de recuperação das placas de concreto, tendo que se executar obras complementares de alargamento e proteção de taludes para possibilitar os desvios de tráfego, principalmente dos trechos em curva.

52. Para melhorar a fluidez do tráfego e a segurança dos usuários é necessário executar de imediato um programa de recuperação do pavimento rígido, inclusive por solicitação da própria ANTT por intermédio da URRJ, cujo cronograma físico-financeiro foi apresentado na nossa proposta inicial para a Revisão 2013 das Tarifas.

53. Assim sendo, ratificamos nossa proposição de inclusão no PER do valor dos investimentos adicionais necessários para melhoria do pavimento rígido da Atual Subida da Serra.

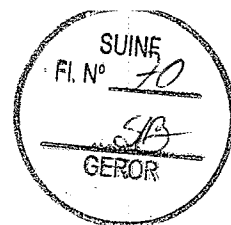
B- Posicionamento da SUINF

Comentários

54. A Concessionária não apresentou em sua argumentação fato novo, porém, ponderou que o fato de a Nova Subida da Serra não estar concluída em 2006 é um fato superveniente e que “não é possível impor que a Concessionária tenha que fazer a eficaz manutenção do pavimento rígido da Atual Subida da Serra, que está operando com todo tráfego da rodovia e em um nível de serviço e de risco acima do recomendado para as características de projeto deste trecho da Rodovia, com o mesmo preço de manutenção contratado para manutenção deste trecho somente com tráfego eventual.”



Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias - GEINV
Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 – Bloco C, 1º Andar
Brasília/DF – CEP: 70.200-003
(61) 3410-1741



55. À época da licitação era a letra do edital:

"Sobre as obras e serviços de manutenção, as PROPOSTAS deverão adotar o entendimento de que, recuperada a RODOVIA, todos os seus elementos (de "hardware" e de "software") deverão ser mantidos em boas condições (inclusive os resultantes dos "melhoramentos") ao longo dos 30 (trinta) anos, e revertidos ao final do contrato, ao DNER, nessas condições. As obras e serviços de "manutenção" devem ser entendidas como em todos os elementos integrantes da RODOVIA ou em segmentos localizados desses elementos."

56. O que adere ao texto atual do PER:

"Ter-se-á, em média, a necessidade de se substituir 150 placas por ano entre o final dos Trabalhos de Recuperação Estrutural até o ano 2006, quando a nova subida da serra entrará em operação, aliviando das cargas pesadas mais da metade da área do pavimento rígido existente na Rodovia. Apesar deste fato, deverá ser considerada que a taxa de substituição deverá permanecer constante, para compensar o aumento da idade do pavimento ou a redução de sua vida restante." (grifo nosso)

"As tarefas de manutenção do pavimento envolvendo serviços de naturezas várias devem ser de forma oportuna e contínua, convenientemente executadas no sentido de evitar que os valores das características operacionais não atendam aos limites estabelecidos pelo DNER."

57. Portanto, corroboramos nosso entendimento de que a concessionária deve até o final da concessão realizar serviços da fase de manutenção com o objetivo de manter os parâmetros do contrato de Concessão, tendo em vista que os quantitativos indicados no PER são mínimos.

Proposta

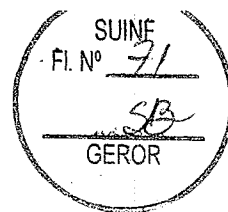
58. Do exposto, não propomos alteração da proposta da SUINF apresentada na Nota Técnica nº 011/2013/GEINV/SUINF para este item.

sa

cf



Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias - GEINV
Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 – Bloco C, 1º Andar
Brasília/DF – CEP: 70.200-003
(61) 3410-1741



ITEM 6.2. OBRAS DE MELHORIAS DE CONTENÇÕES

A – Posicionamento da concessionária

59. A 4ª Revisão Extraordinária da TBP, submetida à aprovação da ANTT por meio de nossas cartas PRE-CA-172/2012 e PRE-CA-059/2013, propôs a inclusão no Item 6.2 das Obras Adicionais de CONTENÇÃO para Melhoramento da Rodovia em razão das chuvas excessivas ocorrida no período de 2008 a 2011, com as correspondentes justificativas e valores.

60. As obras de melhoria das encostas, com sua necessidade identificada devido aos indícios surgidos com os escorregamentos decorrentes das chuvas excessivas ocorridas no período de 2008 a 2011, somam um valor bastante elevado que já foi desembolsado pela CONGER e que até a presente data ainda não foi devidamente compensado nos valores das tarifas de pedágio, apesar das inúmeras tratativas feitas sobre o assunto com a ANTT.

61. Na elaboração da revisão das tarifas de 2012, ficou acordado que não haveria tempo hábil para analisar os valores apresentados durante os trâmites da 19ª Revisão Ordinária e da 3ª Revisão Extraordinária, mas que seria elaborada, ainda em 2012, a 4ª Revisão Extraordinária especificamente para estas obras extraordinárias de contenção para Melhoramento da Rodovia.

62. O item 40 da Nota Técnica nº 011/2013/GEINV/SUINF de 18/06/2013, que reproduziu o item 116 da Nota Técnica nº 012/2012/GEINV/SUINF de 18/07/2012, afirma que a Concessionária pode optar por executar todas as obras e serviços de contenção com recursos oriundos dos seguros contratados. No entanto, utilizar o dinheiro do seguro significaria não fazer nenhuma intervenção preventiva e só atuar depois de ocorrido o acidente nas encostas ou taludes.

63. Para garantir a segurança e a fluidez da rodovia, características principais da prestação de um serviço adequado aos usuários, a Concessionária tem que agir com a urgência requerida sempre que surgirem evidências de que pode haver riscos de deslizamentos ou de soltura de pedras que possam ocasionar danos à rodovia ou aos usuários.

64. Além disso, não podemos optar por executar as obras

sa
12
cl

preventivas de melhoramento da rodovia com recursos oriundos dos seguros contratados, pois o seguro só reembolsa despesas depois de ter ocorrido o acidente e não reembolsa acidentes nos locais com indícios prévios de possibilidade de deslizamento ou de soltura de pedras.

65. No caso em questão, a identificação da necessidade de execução de obras preventivas de Melhoramento da Rodovia surgiu quando da ocorrência dos deslizamentos decorrentes das chuvas de 2008 a 2011, quando parte das encostas naturais escorregaram e deixaram partes de solos e rochas na iminência de também deslizarem.

66. Neste cenário crítico houve a necessidade de serem executadas, em caráter de emergência, diversas obras de contenção para evitar o desmoronamento de solos e pedaços de rochas instáveis sobre a rodovia ou sobre os usuários, tendo sido necessário construir alguns muros de contenção ou instalar telas metálicas de proteção.

67. Com esta mesma finalidade ainda é necessário executar outras obras, menos críticas, de proteção das encostas devido às instabilidades criadas pelos escorregamentos ocorridos com as chuvas de 2008 a 2011.

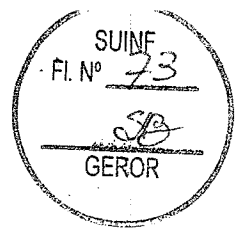
68. O não reconhecimento por parte da ANTT destas obras preventivas de contenção para melhoramento da rodovia ocasionará uma situação insustentável, de não se ter recursos financeiros incluídos nas tarifas de pedágio para a execução de investimentos visando a segurança da rodovia e dos usuários.

69. Concordamos com o indicado na NT-011 que, em sua essência, as obras de recuperação, manutenção e melhoramento das encostas e taludes da rodovia são semelhantes, porém existem diferenças fundamentais entre elas: (i) as obras de recuperação são investimentos em obras para recuperar os danos existentes antes do início da concessão; (ii) os serviços de manutenção são serviços preventivos e corretivos para manter a rodovia recuperada de acordo com o projeto da rodovia existente; e (iii) obras de melhoramento são investimentos em novos projetos e novas obras visando melhorar o projeto da rodovia existente.

70. A leitura e interpretação do texto do PER tem que obrigatoriamente ser feita considerando o seu caráter temporal, ou seja, o texto é válido para as condições e objetivos existentes no momento da licitação, onde o previsível era que as estruturas de contenção existentes fossem suficientes para a estabilização das encostas e taludes da Rodovia.



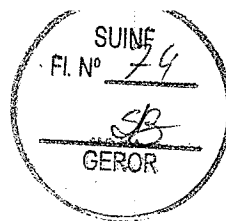
Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias - GEINV
Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 – Bloco C, 1º Andar
Brasília/DF – CEP: 70.200-003
(61) 3410-1741



71. Na fase da licitação não era previsível que seria necessária a implantação de novas estruturas de contenção (novos muros de contenção, telas de proteção de escorregamento de pedras e outras) para melhorar a estabilidade das encostas e a segurança dos usuários.
72. A rodovia é constituída por todas as estruturas físicas construídas pelo DNIT dentro da faixa de domínio da rodovia, sendo que no momento da licitação era possível prever as obras de recuperação dos danos existentes nas estruturas existentes da rodovia, bem como dos escorregamentos e trincas existentes nas encostas e taludes da Rodovia.
73. A conservação e a manutenção ao longo do período de concessão das estruturas de contenção existentes ou previstas de serem construídas são serviços de custo corrente que também poderiam ser previstos no momento da elaboração do Edital de Licitação e da Proposta de Tarifa originais.
74. Contudo, na época da licitação não era possível se prever os investimentos necessários e suficientes para a “manutenção da estabilidade” das encostas naturais ao longo da rodovia, pois isto decorre de fatos imprevisíveis ou previsíveis com consequências incalculáveis.
75. Somente com as chuvas excessivas de 2008 a 2011 surgiu o fato novo de ser recomendável a realização de estudos e projetos de novas estruturas físicas na rodovia, para garantir a melhoria na segurança da rodovia e dos veículos e pessoas que utilizam a mesma.
76. Por todo o exposto acima, não se pode concordar com a conclusão apresentada no Item 110 da NT-011, de que as obras de contenção realizadas pela CONCER para melhoramento da segurança da Rodovia não podem ser consideradas como tal somente porque não constam da previsão inicial do PER integrante do Edital.
77. Como dito acima, a leitura do texto do PER original tem que ser feita considerando que ele reflete a situação no momento da licitação, onde não era prevista a necessidade de novos muros de contenção ou a instalação de telas de proteção com a finalidade de melhorar a rodovia e proteger os usuários.
78. Também como já foi explicada anteriormente, esta necessidade só foi caracterizada com os escorregamentos ocorridos com as chuvas excessivas do período de 2008 a 2011, que criou fortes indícios de que haveria novos escorregamentos ou rolamentos de pedaços de rocha, com riscos para a rodovia e para os usuários, razão pela qual estas obras se tornaram emergenciais embora tenham um caráter preventivo de evitar novos acidentes.



Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias - GEINV
Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 – Bloco C, 1º Andar
Brasília/DF – CEP: 70.200-003
(61) 3410-1741



79. Por outro lado, não é razoável considerar que a Concessionária seja responsável por executar como Manutenção da Rodovia as obras que estão sendo identificadas ao longo da concessão como necessárias para melhorar a segurança da rodovia e dos usuários devido aos indícios de instabilidade de encostas e taludes surgidos depois das chuvas.

80. Como o próprio termo por si só comprova, contratualmente Manutenção da Rodovia significa a execução de serviços de manutenção das estruturas físicas existentes na rodovia, incluindo a sua reconstrução, se for o caso, não compreendendo a implantação de novas estruturas de contenção na rodovia.

81. Por todo o exposto neste item, ratificamos a posição da CONCERT de que é necessário considerar o valor das obras de contenção, já realizadas e por realizar, para melhoramento da rodovia e para garantia da segurança dos usuários.

B - Posicionamento da SUINF

Comentários

82. A descrição dada pela Concessionária no Relatório Técnico nº 1 a respeito das obras de contenção a serem consideradas como Melhoramentos nos levou a um mal entendido.

83. Com a leitura do Relatório Técnico nº RT-GC-REV- 0705/13, este mal entendido se desfez, de forma que agora entendemos que as obras as quais a concessionária se refere neste item são as que após as chuvas de 2008 a 2011, após a monitoração das encostas e contenções, foi apontado nível alto de criticidade.

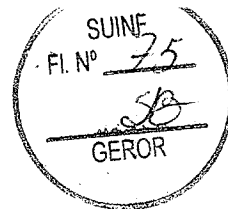
84. Esclarecemos que o entendimento das Notas Técnicas nº 11/2013 e 12/2012 para utilização do seguro se referia a obras para recompor acidentes geotécnicos ocorridos na ocasião das chuvas.

85. Jamais foi cogitado pela Agência que a concessionária esperasse ocorrer um acidente geotécnico em um local cuja monitoração apontava necessidade de intervenção, para utilizar recursos de seguros em obras que pudessem ser previstas por meio de monitoração. O contrato possui verbas de manutenção e conservação para manter a rodovia em condições seguras, evitando a ocorrência de acidentes geotécnicos que pudessem ser previstos.

Sc
15



Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias - GEINV
Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 – Bloco C, 1º Andar
Brasília/DF – CEP: 70.200-003
(61) 3410-1741



86. Esclarecido este ponto, vamos à letra do PER, no Capítulo Melhoramentos de Geotecnia:

“Do ponto de vista geotécnico, os melhoramentos a serem feitos na Rodovia podem ser distinguidos em dois tipos de atuação:

4.6.1.1 Melhorias na Segurança da Estrada, com Relação aos Acidentes de Ordem Geotécnica

Compreendem, por exemplo, a possibilidade de se prever o comportamento das encostas em situações de chuvas intensas, o uso de novas técnicas de contenção e a implantação de novas obras de contenção e/ou estabilização de encostas.

Neste caso, as melhorias são conseguidas, basicamente, com o trabalho de monitoração, recuperação, conservação e manutenção das encostas e obras de contenção existentes, não sendo, portanto, contempladas neste item.”

87. Essa descrição do PER, é aderente à feita pela Concessionária das obras que solicita a inclusão. Portanto, concluímos que as obras propostas pela Concessionária para inclusão não se enquadram como obras de Melhoramentos da Rodovia.

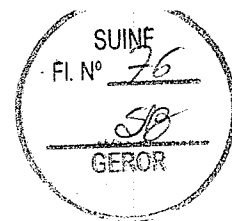
Proposta

88. Do exposto, não propomos alteração da proposta da SUINF apresentada na Nota Técnica nº 011/2013/GEINV/SUINF para este item.

NOVO ITEM - PROCESSO DE DESAPROPRIAÇÃO INDIRETA Nº 0003756-47.2003.8.19.0021 (2003.021.003967-5) – 7ª VARA CÍVEL DA COMARCA DE DUQUE DE CAXIAS

A – Posicionamento da concessionária

89. Desde a Revisão de 2012 das Tarifas de Pedágio a CONGER já apresentou, para análise da ANTT, os documentos comprobatórios dos pagamentos realizados, por decisão judicial, referente à ação de desapropriação indireta do Sr. José Turano e outros, para ampliação da faixa de domínio da região da Baixada Fluminense.



Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias - GEINV
Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 - Bloco C, 1º Andar
Brasília/DF - CEP: 70.200-003
(61) 3410-1741

90. Na NT-011, a GEINV argumentou que está aguardando parecer da PRG/ANTT para decidir sobre a inclusão dos custos desta desapropriação no restabelecimento do equilíbrio econômico e financeiro do Contrato, razão pela qual solicitamos o empenho desta ANTT para obter este parecer ainda a tempo de incluir este item na Revisão 2013 das Tarifas.

91. Face ao exposto, a CONCER requer a consideração na 4ª Revisão Extraordinária do valor pago de desapropriação indireta, sendo o valor de R\$ 598.989,36 retroagido a data-base de Abril de 1995, conforme IRT da data de pagamento (IRT agosto/2011 = 3,33269).

92. A este valor deve ser acrescentado o valor de R\$ 747.453,29, pagos adicionalmente em março de 2013 por decisão judicial conforme informado ao Setor Jurídico da ANTT por meio de nossa carta nº AJU-CA-028/2013 de 26/03/2013.

B - Posicionamento da SUINF

Comentários

93. Informamos que até o momento não conseguimos obter resposta da PRG/ANTT.

Proposta

94. Do exposto, não propomos alteração da proposta da SUINF apresentada na Nota Técnica nº 011/2013/GEINV/SUINF para este item.

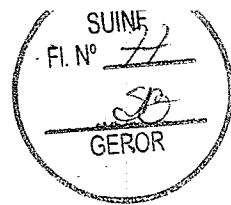
NOVO ITEM - EDIFICAÇÕES E INSTALAÇÃO DA PRAÇA DO KM 102

A - Posicionamento da concessionária

95. A Concessionária argumenta que para que se possa executar o Sistema Viário da Praça de Pedágio do Km 102, cuja execução foi autorizada pelo Ofício ANTT nº 1131/2013/GEINV/SUINF, é necessário considerar também os custos de implantação das edificações e dos sistemas operacionais da nova praça de pedágio no Km 102.



Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias - GEINV
Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 – Bloco C, 1º Andar
Brasília/DF – CEP: 70.200-003
(61) 3410-1741



96. De acordo com o Art. 3º da Resolução ANTT nº 3.651 de 07/04/2011, para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais, serão utilizados critérios de mercado para estimar o valor dos investimentos, sendo que o § 2º deste mesmo artigo estabelece que o valor final será sempre apurado após a elaboração do Projeto Executivo.

97. O custo estimado para implantação da Nova Praça de Pedágio no Km 102 foi apresentado pela CON CER junto com o orçamento para implantação da Nova Subida da Serra, com um valor de R\$ 16.260.508,52 em moeda de maio de 2012 tendo a ANTT contraposto o valor de R\$ 12.303.196,03, na mesma data-base de maio de 2012.

98. Na NT-011 a GEINV declara que a implantação da praça de pedágio no Km 102 está sendo tratado em Revisão Extraordinária, fato que, se devidamente aprovado pela ANTT, eliminaria a necessidade deste item ser incluído na 4ª Revisão Extraordinária.

99. Entendemos que a Revisão Extraordinária indicada pela GEINV é a revisão extraordinária que terá que ser elaborada para a inclusão do valor excedente da Nova Subida da Serra de Petrópolis na Planilha de Quantidades e Preços do PER, o que será uma solução adequada uma vez que todo o sistema viário desta praça estará na referida Revisão Extraordinária.

B – Posicionamento da SUINF

Comentários

100. Conforme Nota Técnica nº 011/2013/GEINV/SUINF, esse assunto será tratado em Revisão Extraordinária.

101. Apenas lembramos que as decisões a respeito das formas de reequilíbrio contratual não são de competência desta GEINV.

Proposta

102. Do exposto, não propomos alteração da proposta da SUINF apresentada na Nota Técnica nº 011/2013/GEINV/SUINF para este item.



Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias - GEINV
Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 – Bloco C, 1º Andar
Brasília/DF – CEP: 70.200-003
(61) 3410-1741



NOVO ITEM – 6.17 - RESTRIÇÃO DE VEÍCULOS DE GRANDE PORTE NA ATUAL SUBIDA DA SERRA

A - Posicionamento da Concessionária

103. Segundo a CONCERT, os valores correspondentes a Ampliação do Patio da PRF e a estrutura de Apoio, expressos em moeda de julho de 2012, foram convertidos pela GEINV para a data-base de abril de 1995 considerando o IRT de agosto de 2012 quando o correto é utilizar o IRT de agosto de 2011.

104. Além dos valores considerados na Nota Técnica nº 011/2013/GEINV/SUINF, foram realizados investimentos com a comunicação da Restrição ao Trânsito de Carretas na Subida da Serra de Petrópolis, conforme valores enviados no Relatório da Revisão 20 e comunicado anteriormente à ANTT, através da carta MKT-CA-182/12.

105. A CONCERT apresentou quadro onde foram discriminados os investimentos realizados, juntamente com as datas-base.

B – Posicionamento da SUINF

Comentários

106. Informamos que as informações apresentadas pela Concessionária no Relatório Técnico nº RT-GC-REV- 0705/13, serão consideradas quando da análise do orçamento apresentado pela Concessionária.

107. Manteremos o valor de R\$ 268.815,02 (jul/2012), correspondentes a R\$ 76.881,14 (abr/1995) a ser inserido no PER como valor máximo, que será definido quando a análise do orçamento do estudo da Concessionária estiver concluída.

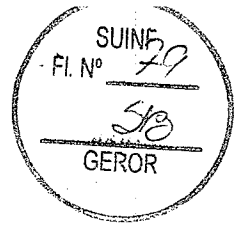
Proposta

108. Do exposto, não propomos alteração da proposta da SUINF apresentada na Nota Técnica nº 011/2013/GEINV/SUINF para este item.



**AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES**

Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias - GEINV
Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 – Bloco C, 1º Andar
Brasília/DF – CEP: 70.200-003
(61) 3410-1741



II. CONCLUSÃO

109. Considerando o exposto na presente Nota Técnica, submete-se à apreciação superior as considerações pertinentes à GEINV aos argumentos expostos no Relatório Técnico nº RT-GC-REV-0705/13 que trata da posição da CON CER em relação à Nota Técnica nº 011/2013/GEINV/SUINF de 18/06/2013.