

NOTA TÉCNICA Nº 005 /2014/GEINV/SUINF

Brasília, 10 de fevereiro de 2014

Assunto: 5ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – BR-393/RJ - Complementar

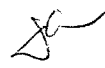
Referência: Processo nº 50500.187302/2013-43

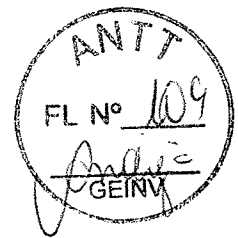
1. Por meio da presente Nota Técnica apresentamos a análise de temas propostos pela Concessionária Rodovia do Aço S.A. na 5ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP da BR-393/RJ, enviados por meio das Cartas DT/6831/2014, de 13/01/2014, e DT/6834/2014, de 24/01/2014, encaminhada por email.
2. Essa manifestação da Concessionária é referente a Proposta da SUINF apresentada por meio da Nota Técnica nº 027/2013/GEINV/SUINF, de 27/12/2013, para a Revisão do Cronograma Físico-financeiro das obras e serviços estabelecidos no Programa de Exploração da Rodovia – PER da Rodovia do Aço S.A., encaminhada à Concessionária por meio do Ofício nº 010/2014/SUINF.
3. A seguir, apresentamos, para cada item, a nova proposta da GEINV/SUINF, tendo em vista o pedido de reavaliação apresentado pela Rodovia do Aço.
4. Vale comentar que todos os valores apresentados neste documento referem-se à data base de julho/2007 e o PER vigente é o da 4ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária, aprovadas pela Resolução ANTT nº 4.043, de 22/02/2013.

## 5 - MELHORAMENTOS DA RODOVIA

### PROBLEMA ESTRUTURAL DO PAVIMENTO DA RODOVIA

A - Proposta Concessionária





5. (...) Portanto, a Rodovia do Aço cumpriu muito mais do que lhe cabia segundo os termos do Edital, que prevê a obrigação da licitante de examinar toda a legislação aplicável, os projetos e relatórios técnicos concernentes ao Lote Rodoviário e de vistoriar o trecho concedido.

Com efeito, a análise expressa na Nota Técnica demonstra um certo desconhecimento da matéria, pois, se o vício, justamente por ser oculto, não pode ser identificado mesmo por meio de levantamentos de campo atualizados, certamente não o seria por meio de documentos que estivessem em poder da ANTT ou do DNIT.

Ademais, se haviam outras informações sobre o pavimento à época da licitação e tais informações se encontravam em poder dos órgãos públicos, caberia ao Poder Concedente divulgá-las para os licitantes, ainda que não tivessem sido solicitadas, para que estes pudessem elaborar adequadamente suas propostas, sob pena de violação aos princípios constitucionais da publicidade e da boa-fé.

Em suma, não constitui justificativa plausível para denegar o reequilíbrio econômico-financeiro ora pleiteado, a afirmação simplista de que a Concessionária deveria ter solicitado mais informações aos órgãos públicos, especialmente tendo em vista que:

- (i) esses dados já deveriam ter sido fornecidos pelo Poder Concedente à época da licitação, caso existissem, independentemente de solicitação de qualquer licitante;
- (ii) a Rodovia do Aço foi além de sua obrigação contratual de vistoria do trecho concedido para obter mais informações sobre o pavimento e mesmo com tais dados não foi possível diagnosticar o grave problema estrutural ora questionado.

(...)

Contudo, uma interpretação sistemática do Contrato jamais levaria à conclusão construída pelo órgão técnico da ANTT. Como já exaustivamente colocado, não há no Contrato de Concessão, nem mesmo na repartição de riscos prevista em seu Capítulo IV, qualquer cláusula expressa atribuindo à Concessionária a responsabilidade por vícios ocultos transferidos na data de assunção da Concessão, o que seria estritamente necessário para que tal obrigação ficasse a cargo da Rodovia do Aço.

Por tal motivo, referida cláusula não pode ser interpretada de modo a atribuir à Rodovia do Aço responsabilidade por vícios ocultos transferidos na data de assunção da Concessão. Essa interpretação equivocada sequer atende à lógica contratual de melhor repartição de riscos, porquanto atribui à Concessionária risco por:

- (i) fatos anteriores à outorga da concessão;
- (ii) que não se relaciona a condutas da Concessionária;
- (iii) que não podia ser previamente identificado e mensurado para fins de elaboração de propostas.

Assim, não podem ser considerados decorrentes das "características da rodovia" e, portanto, estão excluídos de responsabilidade da Concessionária, os vícios ocultos que:

- (i) não podiam ser identificados à luz dos dados e documentos fornecidos no DATA ROOM, disponibilizado pelo Poder Concedente;
- (ii) não podiam ser detectados por meio dos estudos realizados por ocasião da apresentação da proposta.

(...)

Ao contrário do que afirma o órgão técnico da ANTT, o efeito das alterações legislativas no CONTRAN foram, sim, calculadas e inseridas no valor de desgaste do pavimento, como tinha que ser, isto é, inserida no todo, fator adicional ao vício oculto ora em questão.

Ademais, ainda que assim não fosse, o exame da procedência jurídica do pleito é perfeitamente possível à luz da minuciosa demonstração de que as sucessivas prorrogações de vigência da tolerância máxima de 7,5% sobre os limites de peso regulamentares têm efeito sobre a deterioração do pavimento, o que foi atestado no Parecer Técnico apresentado.

Portanto, é injustificável o posicionamento do órgão técnico que rejeitou o pleito da Rodovia do Aço, sob o argumento de não terem sido apresentados orçamentos, porquanto contraria o dever constitucional de motivação dos atos administrativos e viola o direito/dever ao reequilíbrio econômico-financeiro, previsto em nossa Constituição Federal.(...)"

## B - Proposta da GEINV

6. Conforme a Cláusula 4.3 do Contrato de Concessão: "Não caberá durante a Concessão qualquer solicitação de revisão tarifária devido à existência de diferenças de quantidade ou desconhecimento das características da rodovia pela Concessionária, em especial aquelas decorrentes de fatores que pudessem ser identificados e solucionados pelas técnicas conhecidas à época da proposta da tarifa,..".

7. Ressalta-se que o fato da ANTT não ter disponibilizado aos licitantes os dados sobre as condições estruturais do pavimento não impediu que essas informações fossem buscadas junto aos órgãos competentes com jurisdição sobre a via a ser concedida. No entanto, a Concessionária não apresentou comprovação de que foram solicitados mais dados à ANTT ou DNIT, à época da licitação.

8. A Concessionária alega que a excessiva deformabilidade elástica e a dificuldade de se obter as devidas reduções deflectométricas compatíveis com o tráfego local só foram possíveis de serem diagnosticadas por meio de estudos e ensaios especiais realizados em amostras da infraestrutura dos pavimentos. Porém, tais estudos e ensaios, que poderiam revelar o suposto vício oculto na estrutura do pavimento, não foram requisitados aos órgãos públicos pelo então licitante.

9. A Concessionária argumenta que o uso da expressão “em especial” na Cláusula 4.3 visou deixar claro que tipos de características não poderiam ensejar pedido de revisão tarifária. Ao contrário, a expressão é utilizada no intuito de ressaltar que todas as diferenças de quantidade por desconhecimento das características da rodovia estão incluídas nos riscos da Concessionária, principalmente (ou inclusive), aquelas decorrentes de fatores que pudessem ser identificados e solucionados pelas técnicas conhecidas à época da proposta da tarifa.

10. A Concessionária também afirma que no Contrato celebrado com a ANTT não existe, expressamente, imputação de responsabilidade por eventuais vícios ocultos. Entretanto, a Cláusula 4.3 do instrumento contratual, ao determinar a impossibilidade, em qualquer hipótese, de revisão tarifária devido à existência de diferenças de quantidade ou desconhecimento das características da rodovia, permite concluir que mesmo os vícios ocultos estão inseridos entre os riscos da Concessionária.

11. Na Cláusula 4.3 também está disposto: “...sendo de sua (licitante) responsabilidade a vistoria do trecho concedido, bem como pelo exame de todos os projetos e relatórios técnicos que lhe são concernentes, quando da apresentação de sua proposta no Leilão.” (grifo nosso). A Concessionária, além de atualizar os dados fornecidos pelo Poder Concedente, utilizou-se da tecnologia do *Falling Weight Deflectometer* (FWD) para obter mais informações acerca do pavimento. Após a obtenção dos dados do FWD, foi possível diagnosticar, inclusive, a existência de certa imperfeição no pavimento, a qual foi devidamente considerada na proposta. Se eram necessários mais dados, caberia ao licitante requisitá-los ou não fazer a proposta.

12. Conforme a Cláusula 17.22 do Contrato de Concessão: “*Cabe à Concessionária, com base em seus próprios critérios de dimensionamento, a responsabilidade exclusiva pela determinação dos quantitativos para execução das obras e serviços, tanto obrigatórios quanto não obrigatórios, observados os parâmetros de qualidade previstos no PER e nas normas técnicas do DNIT ou outras que vierem a ser editadas.*” (grifo nosso). O critério de dimensionamento foi definido pela Concessionária (então licitante), sendo exclusivamente sua a responsabilidade pelos

quantitativos considerados na licitação, mesmo que houvesse mudança nas normas técnicas exigidas.

13. A Concessionária também citou outro fator que teria contribuído para a deterioração do pavimento e, conseqüentemente, para a oneração dos custos para cumprir com os parâmetros correspondentes, qual seja, as alterações que ocorreram na legislação do CONTRAN relativas à tolerância máxima de carga.

14. No entanto, no Parecer Técnico que fundamentou o pleito, estima-se, pelos resultados encontrados, uma perda de vida útil variando entre 7 a 12% da vida útil para os segmentos da BR-393/RJ analisados. No entanto, não foram apresentados cálculos e orçamentos demonstrando o suposto efeito que o aumento do carregamento admissível na rodovia teria acarretado nos custos de recuperação, o que torna prejudicada a argumentação.

15. Sendo assim, entendemos que não cabe reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, em razão dos custos adicionais incorridos para fazer frente ao vício oculto descrito e às alterações legislativas do CONTRAN.

## ADEQUAÇÕES NAS OBRAS DE CORREÇÕES DE TRAÇADO E TERCEIRAS FAIXAS PREVISTAS NO PER

ITEM 5.1.1.1 - Correções de Traçado (inclusive OAE's) - 4,7 km

ITEM 5.1.1.2 - Correções de Traçado (inclusive OAE's) - 1,7 km

### A - Proposta Concessionária

16. (...) Tais extensões de execução de correções de traçado e de terceiras faixas, estipuladas de forma precisa no PER, foram consideradas pela Concessionária quando da apresentação de sua proposta.

No entanto, quando da execução do contrato, verificou-se que tais obras não atendiam plenamente as características definidas no Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais do DNIT para uma Rodovia Classe I-B, demandando adequações, imprescindíveis à segurança e trafegabilidade da Rodovia.

Nesse ponto, destaca-se que os projetos executivos das mencionadas obras, aprovados pela ANTT, foram elaborados em observância às características definidas no Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais do DNIT e, portanto, contemplando as adequações às obras inicialmente previstas.

Foi apresentado, as justificativas técnicas mais pormenorizadas da necessidade das adequações promovidas por esta Concessionária, como a eliminação de pontos críticos para a segurança do usuário e a ampliação da capacidade da Rodovia, dentre outras.

No que se refere às terceiras faixas, as adequações resultaram em aumento de sua extensão em relação aos marcos quilométricos originalmente previstos no PER. Por sua vez, no caso específico das correções de traçado, as adequações não se limitaram à execução de quilometragem a maior, mas, sim, em execução de obras com características bastante diversas das inicialmente esperadas, com adequações geométricas necessárias para cumprir as condições de segurança e atender às normas técnicas de projeto geométrico previstas nos documentos do DNIT, como se infere de Doc. 03 - Justificativa Comprimento Correções Geométricas de Traçado do PER.

Os gastos adicionais incorridos para fazer frente a tais adequações devem ser objeto de reequilíbrio, porquanto todos os itens referentes aos Melhoramentos da Rodovia, isto é, tanto as obras de Melhorias Físicas e Operacionais quanto as de Ampliação de Capacidade, são consideradas obrigatórias, do que resulta que qualquer alteração nelas - tanto terceiras faixas, quanto correções de traçado - enseja o devido reequilíbrio econômico-financeiro nos termos da cláusula 17.13 do Contrato e, em igual teor, do item 5.5 do Edital.



Ressalta-se que no caso das terceiras faixas, deverão ser reequilibrados os custos adicionais com a execução da quilometragem que excedeu a prevista no PER, pois a extensão adicional executada constitui obra nova. Por sua vez, no caso das correções de traçado, como dito, as adequações consistiram em obra com características bastante diversas das inicialmente previstas. Portanto, em relação às correções de traçado, o reequilíbrio deverá se dar pela diferença entre a totalidade da obra nova e o seu valor inicial previsto no PER, pois como dito, consistiram em obra totalmente diversa da indicada no Contrato, com traçado distinto.

Por se tratarem de obras novas, ao reequilíbrio devido em razão das adequações implantadas nos casos de terceiras faixas e correções de traçado aplicam-se os custos referenciais de obras previstos pelo SICRO. Tal entendimento decorre da limitação de vinculação ao preço da proposta apresentada pela Concessionária apenas às hipóteses referentes a obras de Contorno, Variante ou Duplicação, conforme Introdução ao Capítulo 5 - Melhoramentos da Rodovia do PER, abaixo transcrita:

**"No caso da execução de Contorno ou Variante ou, ainda, de Duplicação não contígua à pista existente, se, por motivo devidamente justificável, aceito pela ANTT, for necessária a execução de extensão diferente da prevista neste PER, seu Preço Global deverá ser alterado na proporção das extensões proposta e prevista originalmente, com a conseqüente revisão da tarifa básica de pedágio." (fls. 83 do PER)**

Sendo assim, a Rodovia do Aço demonstra em documentos anexos ao presente Pleito (Docs. 03 e 04) as extensões executadas além do quanto previsto no PER, as justificativas técnicas e projetos das obras e os respectivos custos delas decorrentes, para que sejam objeto do devido reequilíbrio econômico-financeiro, conforme Tabela apresentada.

Pelo exposto, a Rodovia do Aço requer o reequilíbrio econômico-financeiro dos custos adicionais incorridos em razão de adequações nas obras de correções de traçado e terceiras faixas previstas pelo PER, conforme Tabela acima."

CORREÇÕES DE TRACADO	PER		PROJETO EXECUTIVO		VALOR EXCEDENTE PLEITEADO	
	COMPRIMENTO (km)	ORÇAMENTO (BASE 2012) (R\$)	COMPRIMENTO (km)	ORÇAMENTO SICRO 2012 (R\$)	COMPRIMENTO (km)	ORÇAMENTO SICRO 2012 (R\$)
CT km 128+000 ao km 129+100	1,1000	1.388.406,43	1,4230	7.572.068,37	0,3230	6.183.661,94
CT km 146+600 ao km 146+900	0,3000	378.656,30	0,5800	4.024.051,62	0,2800	3.645.395,32
CT km 157+500 ao km 157+800	0,3000	378.656,30	0,5000	4.116.555,76	0,2000	3.737.899,46
CT km 161+000 ao km 161+400	0,4000	504.875,06	0,8200	4.790.468,20	0,4200	4.285.593,14
CT km 163+500 ao km 163+800	0,3000	378.656,30	1,2600	5.888.143,89	0,9600	5.509.487,59
CT km 264+500 ao km 264+900	0,4000	504.875,06	0,5510	1.878.557,71	0,1510	1.373.682,65
CT km 273+800 ao km 275+000	1,2000	1.514.625,19	1,7210	5.723.267,00	0,5210	4.208.641,81
<b>TOTAIS</b>	<b>4,0000</b>	<b>5.048.750,64</b>	<b>6,8550</b>	<b>33.993.112,55</b>	<b>2,8550</b>	<b>28.944.361,91</b>

ITEM	DESCRIÇÃO	VALOR (R\$)	VALORES EM R\$					VALORES EM R\$
			4º ANO	5º ANO	6º ANO	7º ANO	8º ANO	9º ANO
5.1	MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS	28.944.361,91		3.428.474,51	9.132.346,73	11.901.021,32	4.482.519,35	
5.1.1	CORREÇÕES DE TRACADO (INCLUSIVE OAE'S) - 6,40KM (EXCLUÍDO 1KM)	28.944.361,91		3.428.474,51	9.132.346,73	11.901.021,32	4.482.519,35	
5.1.1.1	Correção de traçado - km 128+000 ao km 129+100 (L = 1,10km)	6.183.661,94			2.473.464,78	3.710.197,17		
5.1.1.1	Correção de traçado - km 146+600 ao km 146+900 (L = 0,30km)	3.645.395,32			473.901,39	3.171.493,93		
5.1.1.1	Correção de traçado - km 157+500 ao km 157+800 (L = 0,30km)	3.737.899,46			3.289.351,53	448.547,94		
5.1.1.1	Correção de traçado - km 161+000 ao km 161+400 (L = 0,40km)	4.285.593,14		3.428.474,51	857.118,63			
5.1.1.1	Correção de traçado - km 163+500 ao km 163+800 (L = 0,30km)	5.509.487,59			2.038.510,41	3.360.787,43	110.189,75	
5.1.1.1	Correção de traçado - km 264+500 ao km 264+900 (L = 0,40km)	1.373.682,65				494.525,75	879.156,89	
5.1.1.1	Correção de traçado - km 273+800 ao km 275+000 (L = 1,20km)	4.208.641,81				715.469,11	3.493.172,70	
5.2	AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE	1.494.849,17		778.852,61	697.112,85	18.883,72		
5.2.2	EXECUÇÃO DE TERCEIRAS FAIXAS	1.494.849,17		778.852,61	697.112,85	18.883,72		
5.2.2.2	Terceira faixa - km 122+200 ao km 123+400 (L = 1,20km)	219.153,54		197.238,19	21.915,35			
5.2.2.3	Terceira faixa - km 145+700 ao km 146+900 (L = 1,20 km)	629.457,39			610.573,67	18.883,72		
5.2.2.3	Terceira faixa - km 178+900 ao km 180+200 (L = 1,30 km)	279.838,57		251.854,71	27.983,86			
5.2.2.3	Terceira faixa - km 239+600 ao km 240+300 (L = 0,70km)	366.399,68		329.759,71	36.639,97			



17. Verificando-se os projetos executivos aprovados pela ANTT referentes às correções de traçado citadas pela Concessionária, observa-se que as extensões efetivamente necessárias para a consecução dos objetivos expressos no PER foram superiores às extensões previstas à época da licitação do Edital nº 007/2007, conforme tabela abaixo.

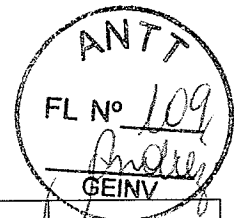
CORREÇÃO DE TRAÇADO							
Obra	PER			Projeto Executivo			Diferença (km)
	km inicial	km final	Extensão (km)	Estaca inicial	Estaca final	Extensão (km)	
CGT	128,000	129,100	1,100	0,000	1423,302	1,423	0,323
CGT	146,600	146,900	0,300	1160,000	1740,778	0,580	0,280
CGT	157,500	157,800	0,300	0,000	500,000	0,500	0,200
CGT	161,000	161,400	0,400	1140,000	1960,000	0,820	0,420
CGT	163,500	163,800	0,300	70,620	1280,000	1,260	0,960
CGT	264,500	264,900	0,400	0,000	551,943	0,551	0,151
CGT	273,800	275,000	1,200	2218,641	3940,000	1,720	0,520
Total							2,854

18. Considerando que a obrigação no PER referente aos trechos citados foi excedida em 2,854 km, torna-se necessário efetuar o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, pois as obras de correção de traçado nas extensões previstas no PER não seriam suficientes para eliminar as irregularidades geométricas existentes.

19. A Resolução ANTT nº 3651, de 07/04/2011, estabelece que a recomposição do equilíbrio contratual de investimentos ou serviços não previstos na proposta inicial se dará por meio da adoção de um Fluxo de Caixa Marginal, projetado em razão do evento que ensejar a recomposição.

20. Consideramos pertinente a inserção no Fluxo Marginal dos valores referentes aos custos das obras, orçadas com base no Sistema de Custos Rodoviários – SICRO, na metragem excedente apurada nos projetos. Assim, o custo total de cada obra foi dividida pela extensão para se obter o valor/km, que multiplicado pela extensão adicional definiu o valor do investimento a ser incluído no PER.

21. Os valores apurados das obras de Correção de Traçado estão detalhados nas planilhas orçamentárias anexas ao Relatório de Análise de Projeto Nº 231/2014, de 10/02/2014, resumido na tabela a seguir.



CORREÇÕES DE TRAÇADO	EXTENSÃO PER (Km)	EXTENSÃO PROJETO (km)	DIFERENÇA	ORÇAMENTO (SICRO BASE 2007)	VALOR DO KM	VALOR A SER INSERIDO
Correção de traçado - km 128+000 ao km 129+100 (L = 1,10km)	1,1000	1,4230	0,3230	R\$ 3.298.600,67	R\$ 2.318.060,90	R\$ 748.733,67
Correção de traçado - km 146+600 ao km 146+900 (L = 0,30km)	0,3000	0,5800	0,2800	R\$ 2.229.568,14	R\$ 3.844.083,00	R\$ 1.076.343,24
Correção de traçado - km 157+500 ao km 157+800 (L = 0,30km)	0,3000	0,5000	0,2000	R\$ 2.352.273,07	R\$ 4.704.546,14	R\$ 940.909,23
Correção de traçado - km 161+000 ao km 161+400 (L = 0,40km)	0,4000	0,8200	0,4200	R\$ 2.407.156,10	R\$ 2.935.556,22	R\$ 1.232.933,61
Correção de traçado - km 163+500 ao km 163+800 (L = 0,30km)	0,3000	1,2600	0,9600	R\$ 2.632.632,59	R\$ 2.089.390,95	R\$ 2.005.815,31
Correção de traçado - km 264+500 ao km 264+900 (L = 0,40km)	0,4000	0,5510	0,1510	R\$ 1.050.716,98	R\$ 1.906.927,37	R\$ 287.946,03
Correção de traçado - km 273+800 ao km 275+000 (L = 1,20km)	1,2000	1,7200	0,5200	R\$ 2.128.330,28	R\$ 1.237.401,32	R\$ 643.448,69
<b>TOTAIS</b>	<b>4,0000</b>	<b>6,8540</b>	<b>2,8540</b>	<b>R\$ 16.099.277,83</b>		<b>R\$ 6.936.129,78</b>

22. Como foram executados 2,854 km além do previsto inicialmente, propomos a inserção no Fluxo Marginal de dois itens, de números 5.1.1.3 e 5.1.1.4, com investimento total de R\$ 6.936.129,78. Desse total, R\$ 1.232.933,61 a serem distribuídos no item 5.1.1.4, por se tratar do custo de aumento de extensão da correção de traçado do km 161+000m ao km 161+400m, que está previsto no fluxo de caixa original do item 5.1.1.2, conforme o Plano de Ação proposto pela Concessionária.

23. O valor restante – R\$ 5.703.196,17 – deve ser incluído no item 5.1.1.3, por se tratar de aumento de extensão de correção de traçado em trechos inclusos no fluxo de caixa original do item 5.1.1.1, conforme o Plano de Ação proposto pela Concessionária.

24. Por todo o exposto, propomos a inclusão dos itens 5.1.1.3 e 5.1.1.4 no cronograma plurianual de investimentos, em conformidade com as tabelas abaixo:

Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.1.3 (valores em R\$ - data base julho/2007)

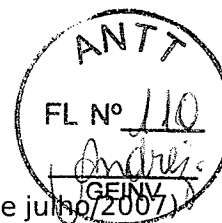
	Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)			
			Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8
I	FM	-	-	-	-	-
II	FM	20.572.526,99	1.904.428,02	6.432.170,86	8.888.191,16	3.347.736,95
III	FM	5.703.196,17	134.692,51	1.378.474,65	1.962.142,16	2.227.886,85

Legenda:

I – Cronograma vigente

II- Cronograma proposto pela Concessionária

III – Cronograma proposto ANTT - Revisão Extraordinária



Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.1.4 (valores em R\$ - data base julho/2007)

	Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)			
			Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8
I	FM	-	-	-	-	-
II	FM	3.200.664,05	2.426.099,55	774.564,50	-	-
III	FM	1.232.933,61	774.572,41	458.361,20	-	-

Legenda:

I – Cronograma vigente

II- Cronograma proposto pela Concessionária

III – Cronograma proposto ANTT - Revisão Extraordinária

25. Ainda, propõe-se a alteração do texto do PER, conforme disposto a seguir:

*“5.1.4 Cronograma de Execução  
- 6,4 km, sendo 4,7 km a serem executados  
até o 8º ano e 1,7 km a serem executados  
nos 4º e 5º e 6º anos: (...)”*

ITEM 5.2.2.2 - Execução de Terceiras Faixas – 1,2 km

ITEM 5.2.2.3 - Execução de Terceiras Faixas – 13,9 km

#### A - Proposta da GEINV

26. Verificando-se os projetos executivos aprovados pela ANTT referentes às terceiras faixas citadas pela Concessionária, observa-se que as extensões efetivamente necessárias para a consecução dos objetivos expressos no PER foram superiores às extensões previstas à época da licitação do Edital nº 007/2007, conforme tabela abaixo.

TERCEIRA FAIXA							
Obra	PER			Projeto Executivo			Diferença (km)
	km inicial	km final	Extensão (km)	Estaca inicial	Estaca final	Extensão (km)	
TF	122,200	123,400	1,200	0,000	1335,000	1,335	0,135
TF	145,700	146,900	1,200				0,629
			Pista Norte	0,000	678,599	0,679	
			Pista Sul	460,000	1610,201	1,150	
TF	178,900	180,200	1,300	182,000	1687,307	1,636	0,336
TF	239,600	240,300	0,700	0,000	924,654	0,970	0,270
Total							1,370

27. Considerando que a obrigação no PER referente aos trechos citados foi excedida em 1,370 km, torna-se necessário efetuar o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, pois as obras de terceiras faixas nas extensões previstas no PER não seriam suficientes nos locais citados e as adequações resultaram em aumento de extensão em relação aos marcos quilométricos originalmente previstos no PER.

28. A Resolução ANTT nº 3651, de 07/04/2011, estabelece que a recomposição do equilíbrio contratual de investimentos ou serviços não previstos na proposta inicial se dará por meio da adoção de um Fluxo de Caixa Marginal, projetado em razão do evento que ensejar a recomposição.

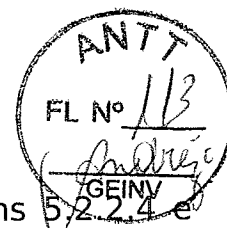
29. Consideramos pertinente a inserção no Fluxo Marginal dos valores referentes aos custos das obras, orçadas com base no Sistema de Custos Rodoviários – SICRO, na metragem excedente apurada nos projetos. Assim, o custo total de cada obra foi dividida pela extensão para se obter o valor/km, que multiplicado pela extensão adicional definiu o valor do investimento a ser incluído no PER.

30. Os valores apurados das obras de Terceira Faixa estão detalhados nas planilhas orçamentárias anexas ao Relatório de Análise de Projeto Nº 231/2014, de 10/02/2014, resumido na tabela a seguir.

TERCEIRAS FAIXAS	EXTENSÃO PER (Km)	EXTENSÃO PROJETO (km)	DIFERENÇA	ORÇAMENTO (SICRO BASE 2007)	VALOR DO KM	VALOR A SER INSERIDO
Terceira faixa - km 122+200 ao km 123+400 (L = 1,20km)	1,2000	1,3350	0,1350	R\$ 831.981,94	R\$ 623.207,45	R\$ 84.133,01
Terceira faixa - km 145+700 ao km 146+900 (L = 1,20km)	1,2000	1,8290	0,6290	R\$ 925.462,84	R\$ 505.993,90	R\$ 318.270,16
Terceira faixa - km 178+900 ao km 180+200 (L = 1,30km)	1,3000	1,6360	0,3360	R\$ 892.751,80	R\$ 545.691,81	R\$ 183.352,45
Terceira faixa - km 239+600 ao km 240+300 (L = 0,70km)	0,7000	0,9700	0,2700	R\$ 472.215,47	R\$ 486.820,07	R\$ 131.441,42
<b>TOTAIS</b>	<b>4,4000</b>	<b>5,7700</b>	<b>1,3700</b>	<b>R\$ 3.122.412,05</b>		<b>R\$ 717.197,03</b>

31. Como foram executados 1,370 km além do previsto inicialmente, propomos a inserção no Fluxo Marginal de dois itens, de números 5.2.2.4 e 5.2.2.5, com investimento total de R\$ 717.197,03. Desse total, R\$ 84.133,01 a serem distribuídos no item 5.2.2.4, por se tratar do aumento de extensão da terceira faixa do km 122+200m ao km 123+400m, que está previsto no fluxo de caixa original do item 5.2.2.2, conforme o Plano de Ação proposto pela Concessionária.

32. O valor restante – R\$ 633.064,03 – deve ser incluído no item 5.2.2.5, por se tratar de aumento de extensão de terceira faixa em trechos inclusos no item 5.2.2.3, conforme o Plano de Ação proposto pela Concessionária.



33. Por todo o exposto, propomos a inclusão dos itens 5.2.2.5 no cronograma plurianual de investimentos, em conformidade com as tabelas abaixo:

Cronograma físico-financeiro para o item 5.2.2.4 (valores em R\$ - data base julho/2007)

	Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)			
			Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8
I	FM	-	-	-	-	-
II	FM	163.673,23	147.305,91	16.367,32	-	-
III	FM	84.133,01	75.719,71	8.413,30	-	-

Legenda:

I – Cronograma vigente

II- Cronograma proposto pela Concessionária

III – Cronograma proposto ANTT - Revisão Extraordinária

Cronograma físico-financeiro para o item 5.2.2.5 (valores em R\$ - data base julho/2007)

	Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)			
			Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8
I	FM	-	-	-	-	-
II	FM	952.744,00	434.374,49	504.266,34	14.103,17	-
III	FM	633.064,03	248.991,73	373.380,10	10.692,20	-

Legenda:

I – Cronograma vigente

II- Cronograma proposto pela Concessionária

III – Cronograma proposto ANTT - Revisão Extraordinária

34. Ainda, propõe-se a alteração do texto do PER, conforme disposto a seguir:

#### *" 5.1.4 Cronograma de Execução*

*(...)*

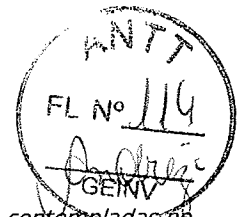
#### *Execução de Terceiras Faixas:*

*- 15,9 km, sendo 0,8 km com execução prevista até para o 6º ano, 1,2 km com execução prevista até para o 6º ano e 13,9 km com execução prevista para os 4º, 5º e 6º até o 8º anos: (...)"*

### ITEM 1.2.5.3 – Passivo Ambiental Incorporado no PER

#### A - Proposta Concessionária

35. (...) Temos no processo da 2ª revisão ordinária e 2ª revisão extraordinária, um erro de apuração de conclusão das obras de passivos ambientais, onde a concessionária informa a existência de



*passivos com obras concluídas até o momento da revisão, e que deveriam ter sido apuradas e contempladas no cronograma físico-financeiro no momento de sua execução.*

*Como neste momento estamos fazendo uma reprogramação de obras do PER, acreditamos que seja momento correto de executar a correção desta falha do nosso cronograma.*

*Pois até o momento, temos uma inexecução de obras já realizadas e informadas no material da revisão, inclusive com seus orçamentos já apresentados para GEINV. Como podemos ver documentação na íntegra do processo em questão nos arquivos da ANTT.*

## B - Proposta da GEINV

36. A Concessionária protocolou essa complementação de pedido de Revisão Extraordinária somente em 24/01/2014, fora do prazo estipulado pela SUINF para manifestação acerca dos efeitos da Revisão e Reajuste decorrentes da Proposta de Revisão encaminhada à Diretoria da ANTT.

37. Trata-se de uma solicitação de remanejamento de valores no cronograma plurianual que não constou na Proposta de Revisão apresentada anteriormente pela Concessionária para análise da ANTT.

38. Não havendo tempo hábil para a análise do pleito, propomos que a fiscalização da ANTT efetue a verificação em campo da execução das obras de Recuperação de Passivos Ambientais anteriormente à inclusão dos valores no PER, para que se possa reprogramar o cronograma do item, após a análise dos projetos e orçamentos respectivos.

## CONCLUSÃO

39. Do exposto na presente Nota Técnica, submete-se à apreciação superior a alteração no Cronograma Físico-financeiro Plurianual da Concessão da Rodovia BR-393/RJ, e a alteração do texto do PER, conforme apresentado.