



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

NOTA TÉCNICA SEI Nº 1472/2019/GEFIR/SUINF/DIR

Interessado: Concessionária Via 040 S.A

Referência: Processo nº 50500.307393/2019-35

Assunto: Proposta da 4ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – Concessionária BR-040 S.A. (Via 040) - Rodovia BR-040/DF/GO/MG.

I - INTRODUÇÃO

II - ANTECEDENTES

III - ANÁLISE

III.A - 4ª REVISÃO ORDINÁRIA

III.A.a - Prestação de Contas da Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF 4º e 5º Ano Concessão e Programas de Prevenção de Acidentes e Educação no Trânsito 5º Ano Concessão

III.A.b - Custos de Manutenção dos 4 (quatro) Retornos Definitivos

III.A.c - Instrução Normativa Receita Federal nº 1.731 – Emissão de Notas Fiscais nos Pedágios

III.A.d - Revisão dos Valores referentes à Lei dos Caminhoneiros

III.B - 6ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

III.B.a - Elaboração de Projetos Adicionais – Fluidez Brasília/DF

III.B.b - Sistema de Informações Rodoviárias (SIR) – Disponibilização de Link de Dados

III.B.c - Controladores/Redutores de Velocidade do DNIT

IV - CONCLUSÃO

I - INTRODUÇÃO

1. Trata-se de análise, no que compete à Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR), da Proposta de Revisão da Tarifa Básica de Pedágio (TBP), referente às obras, serviços e demais obrigações estabelecidas no Programa de Exploração da Rodovia (PER) e no Contrato de Concessão da concessionária BR-040 S.A. (VIA040), concernentes à rodovia BR-040/DF/GO/MG.

2. A concessionária apresentou seu pleito de revisão tarifária (equivalente a 4ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária) pela correspondência OF.GCC.0108.2019, protocolada em 25/3/2019, o qual será analisado nesta Nota Técnica e os resultados preliminares apurados comunicados à concessionária para manifestação nos termos da Resolução nº 675/2004 (Art. 5º, II).

II - ANTECEDENTES

3. Esta Nota Técnica visa apurar, em caráter preliminar, o pleito de revisão tarifária apresentada pela correspondência OF.GCC.0108.2019 da concessionária para os assuntos de competência desta GEFIR, conforme Resolução ANTT nº 675/2004, alterada pelas Resoluções nº1.578/2006, nº2.552/2008 e nº 5.172/2016, sobre a qual transcrevemos as seguintes disposições:

Art. 1º Estabelecer os procedimentos das revisões ordinárias, extraordinárias e quinquenais do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, de modo a recompor a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da concessionária e a retribuição dos usuários da rodovia, no âmbito das concessões rodoviárias federais reguladas pela ANTT, em conformidade com as disposições constantes dos respectivos contratos de concessão.

§ 1º As revisões ordinárias serão realizadas com frequência anual, por ocasião dos reajustes tarifários.

§ 2º As revisões extraordinárias podem ser realizadas a qualquer momento, sendo seus efeitos financeiros considerados na revisão ordinária subsequente.

(...)

Art. 2º Nas revisões ordinárias serão considerados:

I relativamente ao exercício fiscal anterior:

(...)

d) os recursos para aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal e demais verbas, conforme previsão contratual, quando não utilizadas integralmente.

(...)

III – as repercussões decorrentes de inexecuções, antecipações e postergações de obras e serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração da Rodovia.

Art. 2º-A Nas revisões extraordinárias serão consideradas as repercussões, decorrentes, única e exclusivamente, de fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito, fato da Administração, alteração unilateral do contrato, ou fato de príncipe que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da concessionária.

(...)

Art. 2º-C A inclusão de obras ou serviços não previstos no PER, será efetuada conforme a Metodologia de Reequilíbrio Econômico-Financeiro dos novos investimentos e serviços dos Contratos de Concessão de Rodovias Federais, aprovada pela Resolução nº 3.651, de 7 de abril de 2011.

Art. 3º As concessionárias deverão encaminhar à ANTT as informações referentes ao inciso I do art. 2º em até 90 (noventa) dias após o encerramento do exercício anual da concessão, e as informações relativas ao inciso III do mesmo artigo até 140 (cento e quarenta) dias antes da data de revisão.

Parágrafo único. Serão permitidas atualizações da proposta desde que apresentadas pela concessionária até 130 (cento e trinta) dias antes da data da revisão. (Grifo nosso)

4. Quanto à inclusão de obras ou serviços não previstos no PER, observa-se o atendimento à Resolução ANTT nº 3.651/2011, alterada pelas Resoluções nº 4.339/2014 e nº 4.727/2015, da qual destacamos as seguintes partes:

Art. 2º A metodologia de que trata esta Resolução consiste na recomposição do equilíbrio contratual, na hipótese de inclusão de obras ou serviços não previstos no Programa de Exploração da Rodovia – PER, que esteja vigente à época da publicação da Resolução nº 3.651/2011, por meio da adoção de um Fluxo de Caixa Marginal, projetado em razão do evento que ensejar a recomposição, considerando:

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

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

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.

(...)

§9º As Concessionárias de rodovias federais fazem jus à remuneração dos custos administrativos para novas obras e serviços a serem inseridos no Fluxo de Caixa Marginal, com base na taxa de remuneração de 6,24% (seis inteiros e vinte e quatro centésimos por cento);

§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. (Grifo nosso)

5. Ressalta-se, ainda, o disposto na Resolução ANTT nº 1.187/2005, alterada pela Resolução ANTT nº 2.554/2008, apresentado abaixo:

Art. 17. Após a aceitação do projeto executivo, eventuais complementações não ensejarão revisão do valor do projeto aprovado, salvo se autorizadas pela ANTT, em virtude de fatos supervenientes.

(...)

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

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

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

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

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

(...)

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

6. Lembramos também que o contrato de concessão estabelece que a forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dependerá do evento ensejador do desequilíbrio:

a) Nos casos de descumprimento dos indicadores, bem como de atraso ou inexecução dos serviços e obras das Frentes de Recuperação e Manutenção e da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço, essa recomposição se dará por meio da aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio (ou Acréscimo de Reequilíbrio em caso de antecipação de obras) pela aplicação do Fator D, cuja metodologia é estabelecida no Anexo 5 do Contrato.

b) O reequilíbrio se dará pela aplicação do Fator C para os eventos que ensejarem impacto exclusivamente na receita ou verba da concessionária, bem como aquelas assim consideradas pela ANTT ou em regulamentação própria;

c) Para as outras hipóteses, que não as previstas nos itens I e II acima, a recomposição se dará por meio da elaboração de Fluxo de Caixa Marginal nos termos de regulamentação específica.

7. Cabe esclarecer que os valores inseridos no cronograma de investimento serão classificados por esta GEFIR, em:

- Revisão Ordinária ou Revisão Extraordinária;
- Investimento (INV) ou Custo Operacional (COP).

8. Para cada um dos pleitos tratados nesta Nota Técnica, listados a seguir e enquadrados em revisão ordinária ou extraordinária nos termos do Art. 2º e Art. 2º-A da Resolução nº 675/2004, será apresentada a proposta da Via 040 e o posicionamento da SUINF, devidamente justificado, que será considerado para efeito do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, sendo facultada a manifestação da concessionária, conforme inciso II do Art. 5º dessa mesma resolução.

Revisão Ordinária

- a) Prestação de Contas da Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF – 4º e 5º Ano Concessão;
- b) Custos de Manutenção dos 4 (quatro) Retornos Definitivos;
- c) Instrução Normativa Receita Federal nº 1.731 – Emissão de Notas Fiscais nos Pedágios;
- d) Revisão dos Valores referentes à Lei dos Caminhoneiros.

Revisão Extraordinária

- e) Elaboração de Projetos Adicionais – Fluidez Brasília/DF;
- f) Sistema de Informações Rodoviárias (SIR) – Disponibilização de Link de Dados;
- g) Controladores/Redutores de Velocidade do DNIT.

9. Cabe lembrar que a revisão ordinária tem por objetivo incluir os efeitos de ajustes previstos no contrato de concessão mediante aplicação do Fator Q, Fator C, Fator D e Fator X (valor zero até o 5º ano de concessão).

10. Ressalta-se que a apuração dos Fatores D e Q, de competência desta GEFIR, serão apurados em processos independentes que serão encaminhados à GEREFE para aplicação na revisão da TBP em questão assim que essas análises sejam concluídas.

11. Já a revisão extraordinária visa recompor o equilíbrio econômico-financeiro da concessão pela assunção de riscos cuja responsabilidade é do Poder Concedente, entre os quais podem ser citados principalmente: alterações na legislação e regulamentação (inclusive criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos); implantação de "rotas de fuga" (caminhos alternativos livres de pagamento de pedágio); alteração unilateral no PER e no Contrato para inclusão e modificação de obras e serviços que afete o equilíbrio econômico-financeiro.

12. Além dos itens já informados, a Concessionária apresenta ainda, na carta OF.GCC.0108.2019, pleito sobre os assuntos relacionados a seguir os quais não serão avaliados nesta Nota Técnica por tratarem-se de assuntos cuja análise é de competência da Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias (GEREF) ou da Gerência de Regulação e Outorgas de Rodovias (GEREG).

- a) Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT) do 5º Ano de Concessão;
- b) Rota de Fuga - Cristalina/GO;
- c) Aumento Extraordinário CAP – 2018;
- d) Aplicação do Fator D sobre a TBP da Proposta;
- e) Diferença de Imposto sobre Receita Não Tarifária;
- f) ISSQN – Diferença de Alíquota;
- g) Suspensão Cobrança de Pedágio – Conselheiro Lafaiete.

13. Importante ainda ressaltar que a Concessionária não pleiteou reembolso referente a custos com remoção de interferências existentes no sistema rodoviário ou com desapropriação de áreas necessárias à execução de obras, bem como não apresentou pleito referente à verba destinada à elaboração de Estudos Ambientais para o 5º ano de concessão.

14. Com relação a essa verba de Estudos Ambientais, o contrato prevê o montante de R\$ 12.997,378,66 (a ser reajustado pelo índice de reajuste da Tarifa de Pedágio), porém até o momento não foi gasto nenhum valor. Ressalta-se que existe guia de recolhimento não-quitada em nome da VIA 040 para pagamento à EPL devido aos custos com o licenciamento ambiental da rodovia no valor de R\$ 9.790.772,69 cuja data de vencimento era 30/9/2018 (tratado no processo 50501.163048/2018-92).

15. De toda forma, recomenda-se manter esse montante da referida verba para o ressarcimento da EPL, bem como para despesas futuras com licenciamentos e estudos ambientais, ou seja, não reverter nesta revisão o saldo contratual para modicidade tarifária por meio do Fator C.

III - ANÁLISE

III.A - 4ª REVISÃO ORDINÁRIA

III.A.a - Prestação de Contas da Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF 4º e 5º Ano Concessão e Programas de Prevenção de Acidentes e Educação no Trânsito 5º Ano Concessão

Proposta Concessionária

16. A Concessionária lembrou que o prazo para a prestação de contas da verba para segurança no trânsito vence 30 dias após o encerramento do ano concessão, ou seja, até 22 de maio de cada ano.

17. Sendo assim, informou o valor parcial de R\$ 1.267.223,83 (a preços correntes) gasto no 5º ano de concessão, podendo esse valor ainda ser alterado até a data limite, uma vez que tem recebido solicitações para aquisição de novos bens destinados ao aparelhamento da PRF.

18. A Via 040 solicitou, ainda, a revisão do montante reconhecido na revisão anterior referente aos gastos do 4º ano de concessão referentes ao aparelhamento da PRF. A concessionária entende fazer jus ao valor de R\$ 1.216.867,68 (a preços correntes à época), enquanto a Nota Técnica nº 005/2018/GEFIR/SUINF teria aprovado a quantia de R\$ 812.648,81.

Proposta SUINF

19. Inicialmente, cabe lembrar que o contrato de concessão prevê verba anual para Segurança no Trânsito no valor de R\$ 1.333.583,00 a preços iniciais (data de assunção da rodovia), o qual deve ser reajustado anualmente com o mesmo índice do reajuste da tarifa de pedágio.

20. Dessa quantia, R\$ 990.000,00 seriam destinados ao aparelhamento da PRF e os R\$ 343.583,00 restantes para programas de prevenção de acidentes e educação no trânsito, conforme distribuição definida pela Nota Técnica nº 011/2014/GEINV/SUINF, de 9 de maio de 2014.

21. Sendo assim, para o fornecimento de bens e serviços necessários à execução dos serviços de policiamento e apoio à fiscalização de tráfego no trecho concedido, foi celebrado o convênio nº 08/2014 entre a Via 040 e a PRF com a interveniência da ANTT.

22. Quanto aos valores destinados a programas de prevenção de acidentes e educação no trânsito, a concessionária não apresentou prestação de contas, motivo pelo qual não será considerada nenhuma quantia gasta para esse fim no 5º ano de concessão.

23. Com relação à prestação de contas referente à verba destinada ao aparelhamento da PRF utilizada no 5º ano de concessão, foi elaborado o Parecer Técnico nº 61/2019/GEFIR/SUINF/DIR (SEI 0173801), tomando por base os Relatórios de Atividades nº 0077 a 0083/2019 da empresa Spazio Urbanismo Ltda. que presta serviços de consultoria e apoio técnico à ANTT, sendo aprovados os valores a seguir com IRT referente ao índice de reajuste da tarifa (IRT referente a fevereiro/2018 de 1,28053).

MÊS CONCESSÃO	VALOR GASTO (Preços Correntes)	VALOR APROVADO (Preços Correntes)	VALOR APROVADO (Preços Iniciais)	SALDO DA VERBA NO ANO (Preços Iniciais)
Abr/18	R\$ 2.663,25	R\$ 2.663,25	R\$ 2.079,80	R\$ 987.920,20
Ago/18	R\$ 5.700,00	R\$ 5.700,00	R\$ 4.451,27	R\$ 983.468,93
Out/18	R\$ 239.429,60	R\$ 239.429,60	R\$ 186.976,29	R\$ 796.492,64
Nov/18	R\$ 128.150,00	R\$ 128.150,00	R\$ 100.075,40	R\$ 696.417,24
Dez/18	R\$ 3.456,19	R\$ 3.373,34	R\$ 2.634,32	R\$ 693.782,92
Jan/19	R\$ 122.120,00	R\$ 111.739,80	R\$ 87.260,28	R\$ 606.522,65
TOTAL:	R\$ 501.519,04	R\$ 491.055,99	R\$ 383.477,35	R\$ 606.522,65

24. Dessa forma, o saldo total a ser revertido na modicidade tarifária pelo fator C referente a Verba para Segurança no Trânsito não utilizada no 5º ano de concessão é de R\$ 950.105,65 a preços iniciais (data de assunção), sendo que R\$ 343.583,00 se referem a programas de prevenção de acidentes e educação no trânsito (5º ano) e R\$ 606.522,65 ao aparelhamento da PRF (5º ano).

25. Com relação à revisão solicitada para os valores reconhecidos no 4º ano de concessão, foi elaborado o Parecer Técnico nº 174/2019/GEFIR/SUINF/DIR (SEI 0290607), embasado pelo Relatório de Análise nº 0125/2019 da empresa Spazio, sendo aprovados os valores a seguir com IRT referente ao índice de reajuste da tarifa (IRT referente a fevereiro/2017 de 1,24511).

MÊS CONCESSÃO	VALOR GASTO (Preços Correntes)	VALOR APROVADO (Preços Correntes)	VALOR APROVADO (Preços Iniciais)	SALDO DA VERBA NO ANO (Preços Iniciais)
Set/2017	16.140,00	15.147,39	12.165,48	977.834,52
Nov/2017	2.229,06	2.229,06	1.790,25	976.044,27

Jan/2018	86.920,04	86.920,04	69.808,99	906.235,28
Fev/2018	2.965,16	0,00	0,00	906.235,28
Mar/2018	686.597,77	686.597,77	551.434,37	354.800,91
Abr/2018	422.015,65	421.809,45	338.772,19	16.028,73
TOTAL:	1.216,867,68	1.212.703,71	973.971,27	16.028,73

26. Dessa forma, com relação à Verba para Segurança no Trânsito não utilizada no 4º ano de concessão, recomenda-se que o saldo total de R\$ 680.911,95 (sendo R\$ 337.328,95 referente ao aparelhamento da PRF) revertido na modicidade tarifária pelo fator C na revisão anterior, conforme calculado pela Nota Técnica nº 005/2018/GEFIR/SUINF, seja corrigido para R\$ 359.611,73 (R\$ 16.028,73 ao aparelhamento da PRF) a preços iniciais (data de assunção).

III.A.b - Custos de Manutenção dos 4 (quatro) Retornos Definitivos

Proposta Concessionária

27. A Concessionária reiterou solicitação para que sejam analisados os projetos e orçamentos baseados no SICRO dos 4 retornos em nível implantados, listados no quadro a seguir, o que já teria sido requisitado pelas cartas GCC.404.2017, de 19 de setembro de 2017, GCC.104.2018, de 23 de março de 2018 e GCC.093.2019, de 18 de março de 2019.

Retornos em nível implantados						
ITEM	RODOVIA	LOCALIZAÇÃO		TIPO	MUNICÍPIO	EXECUÇÃO
		Original	Executada			
1	BR-040/GO	km 71,50	km 71,20	Duplo	Cristalina	3º Ano Concessão
2	BR-040/GO	km 114,50	km 114,50	Duplo	Cristalina	3º Ano Concessão
3	BR-040/GO	km 122,00	km 122,00	Duplo	Cristalina	3º Ano Concessão
4	BR-040/MG	km 167,57	km 172,00	Duplo	João Pinheiro	3º Ano Concessão

28. Solicitou, ainda, que seja incluído na presente revisão o valor de R\$ 10.060.904,57 referente aos custos dos serviços de manutenção e conservação desses 4 retornos até o final do contrato de concessão.

Proposta SUINF

29. Primeiramente cabe lembrar que na 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária foram excluídos da tarifa básica de pedágio os valores obtidos por estimativa de custo de 41 retornos em nível, de um total de 45 dispositivos que haviam sido incluídos na 1ª Revisão Extraordinária, uma vez que suas obras ainda não haviam sido iniciadas pela Concessionária.

30. Essa exclusão foi motivada por determinação da Representação da SeinfraRodoviaAviação, 4ª DT do TCU, de 5/7/2017, referente ao processo TC 025.311/2015-8 que trata da inclusão de retornos em nível no contrato de concessão da Via 040, sendo aplicável também aos demais contratos da 3ª Etapa PROCROFE.

31. O TCU orientou ainda que os trechos de duplicação deveriam contar com "projetos executivos específicos a partir dos quais os valores adicionais incorridos para a execução dos retornos em nível poderiam ser suficientemente avaliados" e, somente após apurados pelos respectivos orçamentos com base na composição de custos do SICRO, poderiam ser inseridos no contrato de concessão.

32. Para que se efetue a revisão desses valores individuais (substituição dos valores estabelecidos por estimativa de custo na 1ª Revisão Extraordinária pelos custos definitivos), aguarda-se manifestação da GEENG quanto a análise e validação dos projetos executivos e respectivos orçamentos.

33. Quanto aos dispositivos implantados pela concessionária, observou-se que o retorno em nível implantado no km 172,00 da BR-040/MG não foi recebido pela ANTT por não oferecer adequada segurança aos usuários da rodovia, conforme justificado no Parecer Técnico nº 143/2017/COINF-URMG/SUINF (Processo 50510.044612/2015-17), de 29 de junho de 2017.

34. Ressalta-se que o dispositivo fora projetado e construído em local distinto daquele aprovado pelo Ofício nº 1293/2015/GEINV/SUINF, de 23 de outubro de 2015, sem que houvesse uma prévia solicitação e a devida autorização pela gerência competente para essa alteração.

35. De toda forma, conforme apontado no Parecer Técnico citado, a implantação em outro local não foi o fator preponderante para que a obra não tenha sido recebida, mas sim o fato de que seu projeto tenha sido elaborado para velocidade diretriz de 60 km/h, sendo que as condições geométricas e topográficas do segmento em questão não exigem essa restrição de velocidade. Em função disso, as faixas de aceleração e desaceleração encontram-se subdimensionadas e diferentes dos outros dispositivos implantados em que a velocidade de projeto é 110 km/h.

36. Por esses motivos, recomenda-se a exclusão dessa obra do Cronograma Financeiro, podendo ser reincluído (ainda que com os valores provisórios) se aprovada a alteração do local pela ANTT e, principalmente, somente quando ocorrer a adequação pela concessionária de sua geometria à velocidade diretriz correta para o segmento as suas expensas.

37. Portanto, recomenda-se manter os valores unitários provisórios do Cronograma Financeiro de implantação (investimentos e custos operacionais) de forma a remunerar a concessionária pelos dispêndios com a construção dos retornos em nível, porém considerando-se apenas 3 os dispositivos cujas obras foram recebidas pela COINF/URMG, conforme quadro a seguir.

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO - RETORNOS EM NÍVEL			
ANO-CONCESSÃO	TIPO(1)	FLUXO(2)	VALOR
ANO 1	INV	FCM	0,00
	COP	FCM	0,00
ANO 2	INV	FCM	0,00
	COP	FCM	0,00
ANO 3	INV	FCM	5.827.184,55
	COP	FCM	363.616,32
ANO 4	INV	FCM	0,00
	COP	FCM	0,00
ANO 5	INV	FCM	0,00
	COP	FCM	0,00
ANO 6	INV	FCM	0,00
	COP	FCM	0,00
TOTAL(3)	INV	FCM	5.827.184,55
	COP	FCM	363.616,32

(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento;

(2) Fluxo: FCM – Fluxo Marginal / FTC – Fator C;

(3) Valores a Preços Iniciais (novembro/2012).

38. Com relação ao pleito da Concessionária para inclusão dos custos de manutenção e conservação dos retornos já implantados, a Representação do TCU apensada ao processo TC 025.311/2015-8 lembra que não há expectativa de que esses dispositivos demandem intervenções estruturais dentro da vida útil de projeto (em geral 10 anos a partir da data de abertura ao tráfego).

39. Nesse período haveria apenas a necessidade de intervenções funcionais (conservação) para atendimento aos parâmetros de desempenho já previstas no contrato de concessão. Sendo assim, não haveria motivos para se reclamar, atualmente, de desequilíbrio contratual referente a esses serviços.

40. Dessa forma, entende-se que a Concessionária somente poderia apresentar proposta de reequilíbrio contratual referente a obras e serviços da Frente de Manutenção quando (e onde) houver a demanda de adequação aos parâmetros de desempenho do contrato. Nesta ocasião, deverá apresentar o projeto executivo da intervenção realmente necessária junto de seu orçamento, abstendo-se de adotar custos médios gerenciais do DNIT, conforme pleiteado na presente revisão.

41. Sendo assim, recomenda-se que não seja acatado o pleito da Concessionária para inclusão de custos com manutenção e conservação do pavimento para os retornos em nível implantados. Porém, cabe informar que, independente desse entendimento, foi efetuada consulta à GEENG para ciência quanto ao andamento do “desenvolvimento de uma sistemática para definição dos custos de manutenção e conservação” desses dispositivos e quanto à análise de seus projetos e respectivos orçamentos.

III.A.c - Instrução Normativa Receita Federal nº 1.731 – Emissão de Notas Fiscais nos Pedágios

Proposta Concessionária

42. Com relação aos custos incorridos com recursos tecnológicos para a adequação às novas obrigações exigidas pela Instrução Normativa da Receita Federal nº 1.731/2017 (alterada pela Instrução Normativa nº 1.768/2017), referente a emissão de documento fiscal pelas Concessionárias operadoras de rodovias e enquadradas como risco de responsabilidade do poder concedente, a Via 040 reitera proposta de reequilíbrio apresentada anteriormente pela carta GCC.104.2018, de 23 de março de 2018.

43. Nessa proposta, foi solicitado reequilíbrio contratual no valor de R\$ 130.976,14 (data base novembro/12), não incluídos os custos referentes a adequação do sistema de CFTV para inclusão do sistema OCR, o que seria apresentado posteriormente.

Proposta SUINF

44. Reiteramos o entendimento da Nota Técnica nº 005/2018/GEFIR/SUINF, referente a revisão anterior (3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária) pela qual a ANTT reconheceu que devido à inclusão de obrigações para atendimento à referida Instrução Normativa da Receita Federal a concessionária faria jus ao reequilíbrio contratual pela implantação de novos equipamentos e serviços nas praças de pedágio.

45. Entretanto, esse pleito seria avaliado quando a concessionária apresentasse o projeto executivo referente à implantação das melhorias relacionadas na carta GCC.104.2018, o que ainda se encontra em elaboração pela Concessionária.

46. Assim, sugerimos que o pleito seja analisado posteriormente, não fazendo jus, no momento, qualquer reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

III.A.d - Revisão dos Valores referentes à Lei dos Caminhoneiros

Proposta Concessionária

47. A Concessionária informou que até final de fevereiro de 2019 estava com percentual de perda de eixos suspensos (em decorrência da Lei nº 13.103/2015 – “Lei dos Caminhoneiros”) de aproximadamente 6,96%, o que será ainda atualizado com os dados até 21/4/2019 quando se encerra o 5º ano de concessão. Por fim solicitou a continuidade do critério adotado até então para a estimativa dessa perda na arrecadação.

Proposta SUINF

48. Primeiramente, lembramos que os contratos de todas as concessionárias de rodovias federais foram reajustados pela aplicação da Lei nº 13.103/2015 em duas situações distintas:

- a) Pelas perdas na arrecadação em decorrência do artigo 17 que isentou a cobrança de pedágio sobre eixos suspensos de veículos de carga que circularem vazios, o que para o contrato da Via 040 foi reequilibrado pela 2ª Revisão Extraordinária;
- b) Pelo aumento dos custos de manutenção do pavimento em decorrência do inciso II do artigo 16 que alterou a tolerância máxima para 10% dos limites de peso por eixo de veículos de carga, o que acarretou em um acréscimo de R\$ 479.593.668,78 (a preços iniciais) por meio de fluxo de caixa marginal no contrato da Via 040, conforme 1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária.

49. Com relação ao pleito da Concessionária referente às perdas na arrecadação, informamos tratar-se de assunto cuja análise é de competência da GERE.

50. Já o reajuste aplicado para remuneração referente ao aumento de custos com manutenção do pavimento será retificado por esta Nota Técnica por determinação do TCU imposta aos contratos de concessão da ECO101 e Concebra (processos TC-012.83112017-4 e TC 014.618/2015-0), bem como pela anuência dada pelo Memorando nº 006/2019/GAB (doc. nº 50500.006863/2019-46) da Diretoria Colegiada para aplicação do entendimento constante do Acórdão 290/2018-TCU em todos os contratos de concessão rodoviária no momento da revisão ordinária subsequente.

51. Por esse Acórdão, ficou determinado que a ANTT deveria abster-se de utilizar custos médios gerenciais do DNIT como base de cálculo e que não fossem adotados valores superiores àqueles constantes nos Estudos de Viabilidade (que balizaram os respectivos leilões) com aplicação dos deságios propostos pelas licitantes vencedoras de cada concessão.

52. Cabe lembrar que se encontra em elaboração pesquisa, custeada por Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT) do contrato da concessionária ECOPONTE, para definição de metodologia que permita a avaliação dos impactos nos custos de manutenção de pavimento de rodovias concedidas em decorrência desse aumento das tolerâncias nas cargas por eixo.

53. Após conclusão dessa pesquisa, que está sendo realizada pelo Laboratório de Pavimentação (LPAV) da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), acreditamos que será possível determinar o real impacto sobre o pavimento em razão da aplicação da referida lei.

54. Sendo assim, continuará sendo adotada, de forma provisória, a estimativa de 10,5% de aumento das despesas da Concessionária em relação à manutenção do pavimento, conforme estudo anterior elaborado pelo DNIT, até que seja concluído o relatório final da pesquisa.

55. Porém, para que seja adotada a correção recomendada pelo TCU e solicitada pela Diretoria da ANTT, serão adotados os valores previstos nos Estudos Atualizados do Edital nº 006/2013 da 3ª Etapa PROCROFE (Tabela 4.3 do Produto 23 - Atualização da Avaliação Econômico-Financeira) referentes aos serviços de Recuperação e Manutenção de Pavimento com aplicação do deságio de 61,13% da proposta vencedora do certame.

56. Na planilha a seguir são apresentados os valores propostos (a preços iniciais referentes a novembro de 2012) em alteração aos valores vigentes incluídos pela 1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária, considerando-se a proporcionalidade prevista no cronograma de desembolso dos Estudos Atualizados, enquanto no cronograma vigente até então o desembolso foi distribuído de forma regular seguindo aumento de demanda pelas duplicações previstas.

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO						
LEI DOS CAMINHONEIROS – AUMENTO DO CUSTO DE MANUTENÇÃO DO PAVIMENTO						
Ano-Concessão	Tipo ¹	Fluxo ²	Recuperação e Manutenção do pavimento		Valor do Reajuste (10,5%)	
			Valores Originais ESTUDOS	Valores com Deságio	Vigente	Proposto
ANO 2	INV	FCM	R\$155.900.000,00	R\$60.598.330,00	R\$12.467.394,23	R\$6.362.824,65
ANO 3	INV	FCM	R\$153.490.000,00	R\$59.661.563,00	R\$13.344.011,78	R\$6.264.464,12
ANO 4	INV	FCM	R\$133.050.000,00	R\$51.716.535,00	R\$14.542.652,10	R\$5.430.236,18
ANO 5	INV	FCM	R\$132.440.000,00	R\$51.479.428,00	R\$15.741.292,41	R\$5.405.339,94
ANO 6	INV	FCM	R\$0,00	R\$0,00	R\$16.939.932,73	R\$0,00
ANO 7	INV	FCM	R\$0,00	R\$0,00	R\$16.939.932,73	R\$0,00
ANO 8	INV	FCM	R\$64.950.000,00	R\$25.246.065,00	R\$16.939.932,73	R\$2.650.836,83
ANO 9	INV	FCM	R\$49.090.000,00	R\$19.081.283,00	R\$16.939.932,73	R\$2.003.534,72
ANO 10	INV	FCM	R\$43.150.000,00	R\$16.772.405,00	R\$16.939.932,73	R\$1.761.102,53
ANO 11	INV	FCM	R\$48.980.000,00	R\$19.038.526,00	R\$16.939.932,73	R\$1.999.045,23
ANO 12	INV	FCM	R\$89.540.000,00	R\$34.804.198,00	R\$16.939.932,73	R\$3.654.440,79
ANO 13	INV	FCM	R\$64.100.000,00	R\$24.915.670,00	R\$16.939.932,73	R\$2.616.145,35
ANO 14	INV	FCM	R\$30.040.000,00	R\$11.676.548,00	R\$16.939.932,73	R\$1.226.037,54
ANO 15	INV	FCM	R\$61.050.000,00	R\$23.730.135,00	R\$16.939.932,73	R\$2.491.664,18
ANO 16	INV	FCM	R\$171.930.000,00	R\$66.829.191,00	R\$16.939.932,73	R\$7.017.065,06
ANO 17	INV	FCM	R\$122.770.000,00	R\$47.720.699,00	R\$16.939.932,73	R\$5.010.673,40
ANO 18	INV	FCM	R\$25.700.000,00	R\$9.989.590,00	R\$16.939.932,73	R\$1.048.906,95
ANO 19	INV	FCM	R\$94.900.000,00	R\$36.887.630,00	R\$16.939.932,73	R\$3.873.201,15
ANO 20	INV	FCM	R\$207.480.000,00	R\$80.647.476,00	R\$16.939.932,73	R\$8.467.984,98
ANO 21	INV	FCM	R\$37.380.000,00	R\$14.529.606,00	R\$16.939.932,73	R\$1.525.608,63
ANO 22	INV	FCM	R\$71.230.000,00	R\$27.687.101,00	R\$16.939.932,73	R\$2.907.145,61
ANO 23	INV	FCM	R\$60.580.000,00	R\$23.547.446,00	R\$16.939.932,73	R\$2.472.481,83
ANO 24	INV	FCM	R\$20.600.000,00	R\$8.007.220,00	R\$16.939.932,73	R\$840.758,10
ANO 25	INV	FCM	R\$192.880.000,00	R\$74.972.456,00	R\$16.939.932,73	R\$7.872.107,88
ANO 26	INV	FCM	R\$98.120.000,00	R\$38.139.244,00	R\$16.939.932,73	R\$4.004.620,62
ANO 27	INV	FCM	R\$174.890.000,00	R\$67.979.743,00	R\$16.939.932,73	R\$7.137.873,02
ANO 28	INV	FCM	R\$171.930.000,00	R\$66.829.191,00	R\$16.939.932,73	R\$7.017.065,06
ANO 29	INV	FCM	R\$167.570.000,00	R\$65.134.459,00	R\$16.939.932,73	R\$6.839.118,20
ANO 30	INV	FCM	R\$177.020.000,00	R\$68.807.674,00	R\$16.939.932,73	R\$7.224.805,77
TOTAL	INV	FCM	R\$2.820.760.000,00	R\$1.096.429.412,00	R\$479.593.668,77	R\$115.125.088,26

(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento;

(2) Fluxo: FCM – Fluxo de Caixa Marginal / FTC – Fator C

57. Cabe ressaltar que os valores referentes à Recuperação do Pavimento foram previstos até o Ano 5 e aqueles referentes à Manutenção do Ano 6 em diante. Além disso, não foram considerados os valores referentes ao 1º ano de concessão, tendo em vista que os Trabalhos Iniciais já haviam se encerrado quando da publicação da referida lei.

58. Por fim, reiteramos o posicionamento da Nota Técnica nº 031/2017/GEINV/SUINF, referente a 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária de que os Custos Administrativos não serão considerados, o que poderá ser revisto quando for possível conhecer o impacto real nos custos reais de manutenção do pavimento com a conclusão da referida pesquisa.

III.B - 6ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

III.B.a - Elaboração de Projetos Adicionais – Fluidez Brasília/DF

Proposta Concessionária

59. A concessionária solicitou que a GEFIR ratifique o entendimento sobre a não necessidade de atendimento a parâmetros de rodovia Classe IA com relação aos acostamentos no Projeto de Fluidez, bem como que a Gerência de Engenharia e Meio Ambiente de Rodovias - GEENG proceda à análise do referido projeto de forma a reconhecer seu reflexo nesta revisão tarifária, sendo pleiteado o ressarcimento de R\$ 4.744.420,07 baseado no percentual de 3,5% do valor do orçamento das obras relativos à elaboração do projeto, abertura de poços de visita, sondagens, topografia e consultoria.

Proposta SUINF

60. Primeiramente lembramos que o projeto em questão foi proposto pela Via 040 e autorizado pela ANTT pelo Ofício nº 1733/2014/GEINV/SUINF com o objetivo de melhorar a fluidez do tráfego de Brasília a Valparaíso de Goiás (km 0 da BR-040/DF a km 24 da BR-040/GO), principalmente nos horários de pico, preservando-se o canteiro central para obras de implantação de sistema de transporte público BRT.

61. Ressalta-se que essa autorização se baseou em decisão da Diretoria Colegiada (604ª Reunião de Diretoria) e no relatório RAP nº 1.389/2014 (50500.071132/2014-67) referente a análise do estudo de viabilidade apresentado pela concessionária pelo qual foram aprovadas as intervenções a serem detalhadas em projeto executivo e respectivo orçamento.

62. Na 4ª revisão extraordinária a Concessionária solicitou o ressarcimento em questão, o que foi negado naquela ocasião, uma vez que o RAP 1.113/2016 apontou diversas objeções no projeto, o que impedia a análise de seu orçamento, conforme justificado na Nota Técnica nº 031/2017/GEINV/SUINF.

63. Após revisão do projeto pela Via 040, foi encaminhado o Ofício nº 993/2017/GEPRO/SUINF pelo qual solicitou-se à Concessionária questionar a GEINV (atual GEFIR) que ratificasse autorização para adoção do acostamento como faixa de rolamento, o que não atenderia aos parâmetros de rodovia classe IA.

64. Sobre esse questionamento, por se tratar de decisão de ordem técnica envolvendo análise de segurança viária, nível de serviços, entre outros parâmetros de engenharia rodoviária, bem como pelo fato de essa solução ter sido aprovada inicialmente pela GEENG (antiga GEPRO) pelo RAP informado, recomenda-se que essa decisão seja reavaliada por aquela gerência.

65. De toda forma, independentemente da análise e aprovação desse projeto e seu orçamento, deve ser levada em consideração a proposta da Concessionária para que seu lote rodoviário seja relicitado nos termos da Lei nº 13.448/2017, conforme Carta OF.GCC.392-2017 de 11/9/2017.

66. Dessa forma, como não há certeza de que esse projeto seja algum dia implantado, recomenda-se que esse pleito seja analisado quando essa situação estiver definida, podendo fazer jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato caso esse projeto seja vinculado à futura relicitação.

III.B.b - Sistema de Informações Rodoviárias – SIR – Disponibilização de Link de Dados

Proposta Concessionária

67. Com relação aos custos para a implantação de rede de fibra ótica para interligação entre os Centro de Controle Operacionais (CCOs) das concessionárias e a sede da ANTT, a concessionária solicitou que os valores a serem definidos pela GEFIR sejam incluídos nesta revisão, uma vez que os serviços já estão em fase final de contratação.

Proposta SUINF

68. Primeiramente, cabe alertar que o link de dados em questão visa atender ao funcionamento do Sistema de Informações Rodoviárias (SIR), que visa fornecer em tempo real informações previstas nos Relatório Técnico Operacional Físico Financeiro (RETOFF), bem como permitir a fiscalização remota dos PPVs, conforme Resolução ANTT nº 5.379/2017, e o funcionamento do Centro Nacional de Supervisão Operacional (CNSO).

69. Por meio do Ofício nº 920/2018/GEFIR/SUINF, de 20 de dezembro de 2018, a concessionária foi autorizada a implementar a disponibilização do referido link de dados pelo menor valor cotado (com referência de dezembro de 2018), sendo R\$ 39.000,00 para sua instalação e R\$ 32.884,00 de mensalidade (R\$ 394.608,00 por ano) referente à transmissão de dados de 100 Mb ("link atual"), conforme quadro a seguir (considerado IRT da 3ª Revisão Ordinária – maio/2018).

Disponibilização de Link de Dados			
Serviço	VALOR	IRT	VALOR
	Data proposta (Dez/2018)		Preços Iniciais (Nov/2012)
Instalação	R\$ 39.000,00	1,41042	R\$ 27.651,34
Anuidade	R\$ 394.608,00	1,41042	R\$ 279.780,49

70. Esse ofício esclareceu, ainda, que o devido reequilíbrio contratual seria considerado na presente revisão tarifária, sendo que o prazo final para disponibilização desse link previsto para 15/3/2019, conforme Ofício-Circular nº 023/2018/GEFIR/SUINF, de 5 de novembro de 2018.

71. Considerando que a disponibilização do link não ocorreu na data prevista, os custos com a instalação e início de pagamento de mensalidade do serviço serão considerados nesta revisão a partir de julho de 2019, conforme orientação da Coordenação de Fiscalização Operacional das Rodovias Concedidas (COFOR/GEFIR/SUINF).

72. Sendo assim, para o primeiro ano (6º ano de concessão), será considerado o pagamento de 10 mensalidades, além da inclusão do valor da instalação, o que poderá ser ajustado na próxima revisão caso o prazo para ativação do link seja postergado ou antecipado por questões de complexidade e disponibilidade de rede pela empresa contratada.

73. Cabe lembrar que o Parecer Técnico nº 339/2018/GEFIR/SUINF, de 19 de dezembro de 2018, prevê ainda a possibilidade futura de aumento de velocidade de transmissão para 500 Mb em casos de aumento na demanda do fluxo de dados.

74. Além da possibilidade de migração de velocidade, deve-se considerar que esse tipo de serviço está sujeito a alterações tecnológicas, o que tende a garantir sua prestação por mensalidades mais baratas. Portanto, recomenda-se que os custos sejam incluídos no contrato de concessão por apenas 5 anos, efetuando-se periodicamente novas cotações visando o ressarcimento dos anos seguintes.

75. Por meio de Despacho (0294115), de 10/05/2019, referente ao processo nº 50500.324382/2019-10, a COFOR informou que em resposta ao despacho DEB (0287597), que solicita análise e manifestação da SUINF quanto ao ajuste da real necessidade da velocidade específica do link para atender ao Sistema de Informações Rodoviárias (SIR), tendo em vista que o Projeto do Centro Nacional de Supervisão Operacional já possui link disponibilizado pela Agência, bem como nova cotação de preço para a especificação ajustada do link, primeiramente, que o modelo de comunicação proposto contida na revisão tarifária tinha como intenção atender os principais projetos em andamento da ANTT que necessitam de meios de comunicações de dados de alta performance: SIR, CNSO, Fiscalização Remoto dos Postos de Pesagem Veicular (PPV's), dentre outros.

76. Desta feita, considerando a alteração de escopo do link proposto na concessionária objeto de debate da revisão tarifária, a COFOR informa que é prudente o ajuste de velocidade do referido link para 100 Mb, tendo em vista o atendimento, desde à demanda atual e futura do SIR, bem como redundância do próprio CNSO, e de outras necessidades existentes. Ressalta-se que velocidades menores que a sugerida podem comprometer as funcionalidades do sistemas/projetos citados, bem como das atividades de fiscalização que destes passam a depender.

77. Assim, no que se refere aos custos envolvidos, sugere-se adotar a cotação de mercado da velocidade de 100mb constante no Ofício no 926/2018/GEFIR/SUINF, retificado pelo Ofício no 219/2019/GEFIR/SUINF:

- Custo de Instalação: R\$ 39.000,00
- Custo de Mensalidade: R\$ 32.884,00

78. Por fim a COFOR esclarece que, diante da repercussão geral do caso concreto para todas as revisões tarifárias em curso, tal velocidade específica será considerada para todas as demais Concessionárias.

79. Considerando as diretrizes da Portaria nº 127/2019, de 17/04/2019, de 17/04/2019, que no item VII do Art. 2º estabelece que as alterações do PER devem ser consideradas somente para obras e serviços de caráter excepcional ou em regime de urgência, a COFOR se manifestou, por meio do Despacho SEI (0459884), de 04/06/2019, informando que o link de integração entre o CCO e ANTT é vital para a operacionalização dos seguintes projetos de interesse da ANTT:

- Centro Nacional de Supervisão Operacional (CNSO), cujo processo licitatório (50501.362941/2018-07) foi homologado em 20 dezembro de 2018, com os respectivos contratos assinados, em grande parte dos lotes, em 28 de dezembro de 2018, tal como observado nos extratos de contrato n^{os} 45 a 51/2018 (UASG 393001), constante do Diário Oficial da União (DOU) publicado em 04 de janeiro de 2019;
- Sistema de Informação Rodoviário (SIR), que já está em início de cadastro para o ambiente de produção;
- Fiscalização por agente remoto de PPV's, cujo projeto piloto está em desenvolvimento

80. Assim, a COFOR conclui que entende que a manutenção do referido item apresentado na revisão tarifária da Concessionária VIA 040 é de caráter excepcional, visto que pode impactar nas atividades de fiscalização da ANTT que passam a depender dos sistemas supracitados.

81. Dessa forma, são apresentados na planilha a seguir os valores propostos (a preços iniciais referentes a novembro de 2012) para os investimentos:

Serviço	Custo cotação (dez/18)	IRT	Custo a preços iniciais (maio/2012)
Instalação link atual - jul/19	R\$ 39.000,00	1,41042	R\$ 27.651,34

Serviço	Custo cotação (dez/18)	IRT	Custo a preços iniciais (maio/2012)
Manutenção mensal do link atual – a partir de jul/19	R\$ 32.884,00	1,41042	R\$ 23.315,04

Cronograma físico-financeiro – Sistema de Informação Rodoviária - SIR: Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas - (valores em R\$ - data base: Maio/2012)								
Descrição	Tipo (1)	Fluxo (2)	Total	4º Ano	5º Ano	6º Ano	7º Ano	8º Ano
Vigente	Inv	FCM	-	-	-	-	-	-
Proposta	Inv	FCM	27.651,34	-	-	27.651,34	-	-

Descrição	Tipo (1)	Fluxo (2)	9º Ano	10º Ano	11º Ano	12º Ano	13º Ano	14º ano
Vigente	Inv	FCM	-	-	-	-	-	-
Proposta	Inv	FCM	-	-	-	-	-	-

Cronograma físico-financeiro – Sistema de Informação Rodoviária - SIR: Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas - (valores em R\$ - data base: Maio/2012)								
Descrição	Tipo (1)	Fluxo (2)	Total	4º Ano	5º Ano	6º Ano	7º Ano	8º Ano
Vigente	Cop	FCM	-	-	-	-	-	-
Proposta	Cop	FCM	1.352.272,32	-	-	233.150,40	279.780,48	279.780,48

Descrição	Tipo (1)	Fluxo (2)	9º Ano	10º Ano	11º Ano	12º Ano	13º Ano	14º Ano
Vigente	Cop	FCM	-	-	-	-	-	-
Proposta	Cop	FCM	279.780,48	279.780,48	-	-	-	-

82. Com a inclusão do serviço acima proposto, deverão ser readequados os valores referentes aos Custos Administrativos (6,24%), conforme estabelece a Resolução ANTT nº 3.651, conforme Tabela a seguir:

Cronograma físico-financeiro - Custo Administrativo: Sistema de Informação Rodoviária - SIR - (valores em R\$ - data base: Maio/2012)								
Descrição	Tipo (1)	Fluxo (2)	Total	4º Ano	5º Ano	6º Ano	7º Ano	8º Ano
Vigente	Cop	FCM	-	-	-	-	-	-
Proposta	Cop	FCM	86.107,23	-	-	16.274,03	17.458,30	17.458,30

Descrição	Tipo (1)	Fluxo (2)	9º Ano	10º Ano	11º Ano	12º Ano	13º Ano	14º Ano
Vigente	Cop	FCM	-	-	-	-	-	-
Proposta	Cop	FCM	17.458,30	17.458,30	-	-	-	-

III.B.c - Controladores/Redutores de Velocidade do DNIT

Proposta Concessionária

83. A Via 040 solicitou a revisão dos valores, incluídos na 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária, referentes à inclusão dos custos de aquisição, implantação, manutenção, conservação, operação e processamento de imagem, bem como dispêndios financeiros para notificações de autuação e penalidade oriundos dos equipamentos de controle e redução de velocidade anteriormente sob responsabilidade do DNIT nas rodovias federais concedidas que fazem parte da 3ª etapa PROCROFE.

Proposta SUINF

84. Primeiramente, cabe lembrar que na Nota Técnica nº 015/2018/GEINV/SUINF, referente à 3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária, já estava prevista a revisão dos custos desses serviços incluídos na revisão do ano anterior, bem como das datas de implantação e de início de operação dos equipamentos.

85. Com relação aos valores, o Parecer Técnico nº 307/2018/GEFIR/SUINF apresentou a atualização dos custos unitários mensais por faixa de tráfego referentes aos controladores e redutores de velocidade incluídos no contrato de concessão, definindo-se valores diferentes para cada estado da federação (com e sem processamento das imagens), não sendo incluídos os custos de remessas postais, conforme quadro comparativo com os valores vigentes a seguir:

Quadro Comparativo entre os Valores Unitários					
Tipo de Equipamento	Valores Vigentes (1)	Valores Revisados (2)			
		GO/DF		MG	
		Sem Processamento	Com Processamento	Sem Processamento	Com Processamento
Redutor	R\$ 11.850,00	R\$ 5.778,68	R\$ 5.850,90	R\$ 5.569,07	R\$ 5.641,29
Controlador	R\$ 12.450,00	R\$ 4.946,61	R\$ 5.309,76	R\$ 4.801,20	R\$ 5.164,35

(1) Data-base abril/2014

(2) Data-base fevereiro/2017

86. Ressalta-se que os valores apresentados, aprovados na 794ª Reunião da Diretoria Colegiada da ANTT, basearam-se no Custo Referencial do Edital do Pregão Eletrônico nº 168/2016-DNIT (processo 50600.001779/2016-65) referente à contratação de empresa para a prestação de serviço similar, cujos preços foram obtidos pelo SICRO e por pesquisas de mercado, bem como no Edital do Pregão Eletrônico nº 212/2017-DNIT (processo 50600.000922/2016-00) para apuração dos custos de processamento das imagens.

87. Sendo assim, são listados a seguir a distribuição das 265 faixas de monitoração de tráfego incluídas no contrato de concessão, separadas por estado e por tipo de equipamento, com seus custos revisados pelo Parecer Técnico nº 307/2018/GEFIR/SUINF, considerando-se valores sem e com o processamento de imagens.

CUSTO ANUAL DOS EQUIPAMENTOS INCLUÍDOS NO CONTRATO						
TIPO	ESTADO	FAIXAS	Custo mensal por faixa		Custo ANUAL TOTAL	
Sem Process. IMAGENS	Com Process. IMAGENS	Sem Process. IMAGENS	Com Process. IMAGENS			
Controlador	MG	92	R\$4.801,20	R\$5.164,35	R\$5.300.524,80	R\$5.701.442,40
Redutor	MG	113	R\$5.569,07	R\$5.641,29	R\$7.551.658,92	R\$7.649.589,24
Controlador	GO	28	R\$4.946,61	R\$5.309,76	R\$1.662.060,96	R\$1.784.079,36
Redutor	GO	26	R\$5.778,68	R\$5.850,90	R\$1.802.948,16	R\$1.825.480,80
Controlador	DF	6	R\$4.946,61	R\$5.309,76	R\$356.155,92	R\$382.302,72
TOTAL					R\$16.673.348,76	R\$17.342.894,52

88. De acordo com informações fornecidas pela Coordenação de Fiscalização Operacional das Rodovias Concedidas (COFOR/GEFIR/SUINF), esses equipamentos se encontravam avariados e, portanto, disponíveis para operação a partir de julho de 2018, porém não há ainda previsão para início do processamento das imagens ao longo do 6º ano de concessão.

89. Sendo assim, para o primeiro ano de operação (5º ano de concessão), serão considerados apenas 10 meses de operação. Além disso, como não há previsão para início da operação com processamento de imagens, esses custos completos somente serão considerados a partir do 7º ano de concessão. Considerando-se ainda que os valores unitários se referem a data-base de fevereiro/2017, será aplicado o IRT referente a 2ª Revisão Ordinária.

ANO-CONCESSÃO	Custo anual (Fev/2017)	IRT	CUSTO ANUAL Preços Iniciais (Nov/2012)
5º ano	R\$13.894.457,30	1,32366	R\$10.496.998,70
6º ano	R\$16.673.348,76	1,32366	R\$12.596.398,44
A partir do 7º ano	R\$ 17.342.894,52	1,32366	R\$13.102.227,55

90. Ressalta-se, ainda, que na Nota Técnica nº 015/2018/GEINV/SUINF foram estimados os gastos anuais com postagens de notificações das autuações e penalidades, sendo prevista a quantia de R\$ 2.116.352,39 (a preços iniciais). Porém, os dispêndios com essas custas postais devem ser comprovados anualmente pela concessionária. Como ainda não há previsão para o início do processamento das imagens, recomenda-se manter a previsão de início das postagens também para o 7º ano de concessão, devendo-se efetuar os ajustes necessários nas revisões subsequentes mediante comprovação desses gastos pela concessionária.

91. Cabe lembrar, ainda, que o Parecer Técnico nº 307/2018/GEFIR/SUINF recomenda que os valores unitários sejam atualizados periodicamente tendo em vista a possibilidade de alterações tecnológicas das especificações dos equipamentos.

92. Além disso, a demanda desses dispositivos na rodovia deve ser frequentemente reavaliada de forma a se verificar a necessidade de inclusão/exclusão de equipamentos ou alteração de suas localizações devido a modificações nas condições da segurança viária pela execução de obras de melhorias, por alterações do volume de tráfego, etc.

93. Em função disso, recomenda-se manter o posicionamento adotado na revisão anterior de se reequilibrar o contrato por apenas 5 anos, avaliando-se nas revisões quinquenais de forma mais fidedigna os valores a serem incluídos para os anos seguintes.

94. Portanto, são apresentados na planilha a seguir os valores propostos (a preços iniciais referentes a novembro/2012) para os investimentos e custos administrativos (6,24%) que não haviam sido considerados originalmente, em alteração aos valores vigentes desde a 3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária.

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO Controladores/Redutores de Velocidade do DNIT				
Ano-Concessão	Tipo ¹	Fluxo ²	Valor do Reajuste	
			Vigente	Proposto
ANO 5	INV	FCM	R\$31.167.125,83	R\$10.496.998,70
	COP	FCM	-	R\$655.012,72
ANO 6	INV	FCM	R\$37.402.047,08	R\$12.596.398,44
	COP	FCM	-	R\$786.015,26
ANO 7	INV	FCM	R\$37.402.047,08	R\$13.102.227,55
	COP	FCM	-	R\$817.579,00
ANO 8	INV	FCM	R\$37.402.047,08	R\$13.102.227,55
	COP	FCM	-	R\$817.579,00
ANO 9	INV	FCM	R\$37.402.047,08	R\$13.102.227,55
	COP	FCM	-	R\$817.579,00
ANO 10	INV	FCM	R\$6.234.921,25	-
	COP	FCM	-	-
TOTAL	INV	FCM	R\$187.010.235,39	R\$62.400.079,79
	INV	FCM	-	R\$3.893.764,98

(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento;
(2) Fluxo: FCM – Fluxo de Caixa Marginal / FTC – Fator C

95. Lembrando-se que no quadro acima não estão computados os custos anuais com postagens no valor de R\$ 2.116.352,39 (a preços iniciais) com início considerado a partir do 7º ano de concessão, gastos esses que deverão ser comprovados mediante prestação de contas da Concessionária.

IV - CONCLUSÃO

96. Após análise do pleito de revisão tarifária apresentado pela Concessionária Via 040, foram propostos valores para reequilíbrio contratual com as devidas justificativas e considerações apontadas no corpo desta Nota Técnica, os quais são apresentados de forma sintetizada em Tabela Consolidada em anexo.

97. Destaca-se que durante o processo de análise da referida revisão da TBP em questão foram realizadas reuniões com a Concessionária VIA 040, a fim de dirimir eventuais dúvidas.

98. Ressalta-se que a presente análise considera as diretrizes da Portaria nº 127/2019, de 17/04/2019.

99. Sendo assim, considerando o exposto, submete-se à apreciação superior a alteração no Cronograma Físico-Financeiro e reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

Brasília, 29 de maio de 2019.



Documento assinado eletronicamente por **MATHEUS HERRERO RODERO, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 04/06/2019, às 11:18, 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 04/06/2019, às 14:59, 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 04/06/2019, às 17:14, 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 **0416012** e o código CRC **12164E8D**.

Referência: Processo nº 50500.307393/2019-35

SEI nº 0416012

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