



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

PARECER Nº

92/2021/COINFMG/URMG

PROCESSO Nº

50500.092135/2020-82

INTERESSADO:

CONCESSIONÁRIA ECOVIAS DO CERRADO S.A., COORDENAÇÃO DE EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA - URMG, SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

ASSUNTO:

Vistoria realizada com objetivo de verificar o atendimento dos trabalhos iniciais por parte da concessionária de rodovias Ecovias do Cerrado nas áreas de cobertura das praças de pedágio P3, P4 e P5.

Verificação em campo do atendimento dos escopos e parâmetros dos Trabalhos Iniciais (TIs) da concessionária Ecovias do Cerrado, tendo em vista a carta ECC-GAC-0114-2021, de 11 de fevereiro de 2021, em que a concessionária informa sua conclusão quanto à área de cobertura das praças de pedágio P3, P4 e P5, e solicita a correspondente vistoria a partir do dia 22 de fevereiro de 2021.

- Data da Vistoria: dias 22 a 26 de fevereiro de 2021.

- Resultado: atendimento parcial ao Programa de Exploração da Rodovia (PER).

Senhor COINFMG/SUROD

1 - INTRODUÇÃO

1. O presente Parecer Técnico trata da verificação em campo do atendimento dos escopos e parâmetros dos Trabalhos Iniciais (TIs) da Ecovias do Cerrado, tendo em vista a carta ECC-GAC-0114-2021 (Documento SEI nº 5324601), de 11 de fevereiro de 2021. Nessa carta a concessionária informa o atendimento dos trabalhos iniciais nas áreas de cobertura das praças de pedágio P3, P4 e P5, bem como solicita a correspondente vistoria a partir do dia 22 de fevereiro de 2021.

2. Em suma, é o 4º retorno desta Comissão a campo para verificação do atendimento da fase de trabalhos iniciais nesses trechos. Isso porque, inicialmente, por meio do Parecer nº 169/2020/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4166629), a equipe nomeada pela Portaria SUROD nº 53/2020 identificou, entre 8 e 18 de setembro de 2020, diversas irregularidades ao longo de toda a concessão, inclusive na área de cobertura das praças de pedágio P3, P4 e P5. Ademais, por meio do Parecer nº 14/2021/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4959617), de 14 de janeiro de 2021, a Comissão voltou a identificar diversas irregularidades nessas três áreas, tanto novas quanto remanescentes da inspeção de setembro de 2020. Por último, em 04 de fevereiro de 2021, a Comissão ainda reportou 222 não conformidades restantes, por meio do Parecer nº 54/2021/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 5199327).

3. Agora, nesta inspeção, reitera-se que a vistoria contempla apenas os trechos de cobertura das praças de pedágio P3, P4 e P5. Esses trechos foram definidos no Processo nº 50500.059501/2020-91 (documento

SEI nº 3701124), mas posteriormente atualizado pelo Sistema Nacional de Viação (SNV) de 2020 conforme constam nos autos do processo. Em suma, os trechos de cobertura de cada praça estão na Tabela 1 seguinte.

Tabela 1: Atualização da área de cobertura dos trechos de MG ao SNV de 2020

	SNV 2014	SNV 2014	SNV 2020	SNV 2020
	Início (km)	Fim (km)	Início (km)	Fim (km)
Praça de Pedágio 1 (P1)	629,0	683,0	626,0	680,0
Praça de Pedágio 2 (P2)	683,0	737,0	680,0	734,0
Praça de Pedágio 3 (P3)	737,0	804,0	734,0	801,0
Praça de Pedágio 4 (P4)	804,0	872,0	801,0	869,0
Praça de Pedágio 5 (P5)	872,0	62,0 (GO)	869,0	62,0 (GO)
Praça de Pedágio 6 (P6)	62,0 (GO)	125,0 (GO)	62,0 (GO)	125,0 (GO)
Praça de Pedágio 7 (P7)	125,0 (GO)	192,7 (GO)	125,0 (GO)	192,7 (GO)

4. Portanto, **essa inspeção teve enfoque no trecho compreendido entre o km 734+000 da BR-365/MG e o km 62+000 da BR-364/GO**, ou seja, nas áreas de cobertura das praças P3, P4 e P5. Essa análise parcial pela ANTT do trecho concedido se fundamenta no item 17.1.1, do Contrato de Concessão, e do item 22 da ata de respostas aos pedidos de esclarecimentos relativos ao Edital nº 01/2019 (protocolo 5658011, 12/07/2019, pag. 8)[1], conforme apresentado pela Concessionária em Requerimento ECC-GAC-0217-2020 (Documento SEI nº 3606757, contido nos autos do Processo nº 50500.059501/2020-91).

5. É importante esclarecer que no trecho em debate há implantação de uma rotatória alongada no entroncamento da rodovia BR-154/MG com a BR-365/MG na altura do município de Ituiutaba (proximidades do km 757,00 – SNV 2020), cujas obras estavam previstas no objeto do contrato UT6-693/2018 sob responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Como a obra não foi arrolada no inventário de bens integrantes do Termo de Arrolamento celebrado entre o DNIT, a ANTT e a Ecovias do Cerrado, entende-se que esse dispositivo não deve ser analisado na fiscalização em cena, sendo ele excluído do escopo dessa inspeção. Para fins de registro, informa-se que o tema está sendo tratado no âmbito dos autos do processo nº 50500.056169/2020-11.

6. Portanto, coube a este documento apresentar a verificação da conclusão dos Trabalhos Iniciais ao longo dos trechos solicitados, conforme estabelecido no Programa de Exploração da Rodovia (PER). Este Parecer deve ser analisado considerando aquilo apresentado nos demais pareceres exarados por esta Comissão, ou seja, o Parecer 169/2020/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4166629), o Parecer 181/2020/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4331095), o Parecer 214/2020/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4635899), o Parecer 235/2020/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4797806), o Parecer 14/2021/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4959617), e o Parecer 54/2021/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 5199327) e seus anexos/complementações, sendo que estes dois últimos versam sobre a avaliação específica dos trechos da P3, P4 e P5.

7. É importante rememorar que um dos servidores nomeados pela Portaria SUROD nº 53/2020 encontra-se afastado para fins de capacitação, nos termos do Edital nº 03, de 14 de dezembro de 2020 (Documento SEI nº 4749874, contido nos autos do processo nº 50500.104421/2020-06). Esse ato foi autorizado pela Superintendência de Gestão Administrativa (SUDEG) da ANTT. O afastamento está previsto para perdurar entre 02 de janeiro e 01 abril de 2021, resultando na ausência temporária do servidor destas atribuições.

2 - ESCLARECIMENTOS E DIRETRIZES ADICIONAIS

8. Ainda no que tange à primeira inspeção desta Comissão, realizada de 08 a 18 de setembro de 2020, restaram algumas dúvidas interpretativas do Contrato de Concessão e do Programa de Exploração da

Rodovia (PER) por parte da Comissão em cena, as quais foram apresentadas no Parecer nº 169/2020/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4166629). Essas dúvidas naturalmente advindas do decorrer do processo de vistoria foram dirimidas posteriormente, mediante Despacho SUROD nº 4247369 contido nestes autos, assinado pelos titulares da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD) e da Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR). Tendo em vista que essas considerações já foram apresentadas, inclusive no Parecer 181/2020/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4331095), e não foram modificadas, elas não serão reiteradas aqui. Para mais informações sobre isso, recomenda-se leitura dos supracitados Pareceres e Despacho, contidos nos autos do processo.

3 – FRENTE DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO (TRABALHOS INICIAIS)

9. De acordo com o sumário do Contrato assinado entre ANTT e Concessionária, Trabalhos Iniciais compreende:

Trabalhos Iniciais: obras e serviços a serem executados pela Concessionária imediatamente após a Data da Assunção, conforme estabelecido no PER, contemplando aqueles necessários ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho previstos na Frente de Recuperação e Manutenção, bem como à implantação e operacionalização das instalações e sistemas da Frente de Serviços Operacionais, nos prazos indicados no PER.

10. Essa etapa inicia-se a partir da data de assunção do Sistema Rodoviário e se estende até o final do prazo máximo assinalado para atendimento de cada Parâmetro de Desempenho. As obrigações a serem atendidas em até 12 (doze) meses consideram-se integrantes dos Trabalhos Iniciais para os efeitos do Contrato e dos Escopos indicados no PER.

11. Considerando que esta vistoria em cena se refere ao retorno em campo da Comissão para verificação das inexecuções/inconsistências citadas no Parecer nº 54/2021/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 5199327), resta a este documento mostrar as correções desses apontamentos realizados em janeiro de 2021, ou eventuais não atendimentos identificados.

12. Tendo em vista que a vistoria de campo ocorreu entre os dias 22 e 26 de fevereiro de 2021 é importante esclarecer as datas de realização de cada inspeção (e suas disciplinas avaliadas) por parte desta Comissão para melhor compreensão dos fatos aqui apresentados:

- 22/02/2021 – Inspeção nas áreas de cobertura da P3 e P4 quanto à Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança – EPS (item 3.1.2 do PER), e inspeção de Sistema de Drenagem e Obras-de-Arte Correntes (item 3.1.4 do PER).
- 23/02/2021 – Inspeção de todas as disciplinas da área de cobertura da P5.
- 24/02/2021 – Inspeção nas áreas de cobertura da P3 e P4 quanto a Terraplenos e Estruturas de Contenção (item 3.1.5 do PER) e Canteiro Central e Faixa de Domínio (item 3.1.6 do PER), implantação e Recuperação das Edificações e Instalações Operacionais (item 3.1.7 do PER), e, no que couber, Sistemas Elétricos e de Iluminação (item 3.1.8 do PER) e Frente de Serviços Operacionais (item 3.4 do PER).
- 25/02/2021 – Inspeção nas áreas de cobertura da P3 e P4 quanto à Pavimento (item 3.1.1 do PER) e, no que couber, Obras-de-Arte Especiais (item 3.1.3 do PER). Ao final, foi realizada fotografia do trecho da P5 sentido Oeste (crescente) com lapso de tempo, verificando eventuais correções das pendências remanescentes na área de cobertura da P5.
- 26/02/2021 – Fotografia do trecho da área de cobertura das praças P3 e P4, sentido Oeste (crescente) com lapso de tempo, verificando eventuais correções das pendências remanescentes nas áreas de cobertura dessas praças. Devido à chuva na região, no retorno foi realizada nova fotografia entre o km 754,00 e 734,00 da BR-365/MG no sentido leste (decrecente) para melhor visualização do trecho outrora registrado em momento chuvoso.

13. As inspeções foram acompanhadas de prepostos da Ecovias do Cerrado. Isso ocorreu com a finalidade da Concessionária verificar, em conjunto com os servidores da ANTT, se as intervenções realizadas atenderam satisfatoriamente os requisitos do PER.

14. Como a rodovia é dinâmica, novas não conformidades naturalmente foram identificadas. Por essa razão, este Parecer também é composto por seu Anexo I, que mostra eventuais correções realizadas nessas patologias. Este documento também é complementado pelo Processo nº 50510.003523/2021-69 anexado aos autos, que traz as fotografias do trecho realizadas nos dias 25 e 26 de fevereiro de 2021 conforme registrado no cronograma anteriormente apresentado neste Parecer. Assim, os anexos deste documento são:

- O Anexo I compara, em arquivo Excel, registros fotográficos de cada inexecução/inconsistência citada no Parecer nº 54/2021/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 5199327) com sua respectiva correção (ou não).
- Processo nº 50510.005749/2021-02, anexado aos autos, contendo a consolidação das fotografias das áreas de cobertura das praças de pedágio P3, P4 e P5 sentido oeste (bem como parte da P3 – km 754 ao 734 – sentido leste devido à chuva na região durante o registro do sentido oeste), as quais, segundo cronograma supracitado, ocorreram entre 25 e 26 de fevereiro de 2021.

15. Transcorrida essa inspeção, conforme mostram os Anexos deste documento, foi perceptível que a Ecovias do Cerrado realizara diversas intervenções nas áreas de cobertura das praças P3, P4 e P5 no sentido de adequar os trechos analisados aos parâmetros visuais indicados no PER.

16. Diante desses esclarecimentos iniciais, considerando os Anexos supracitados, e após esses conjuntos de inspeções, restaram registradas as não conformidades indicadas nas tabelas dos itens a seguir:

3.1. Item 3.1.1 – Pavimento

17. Ao final da inspeção e considerando os atendimentos encaminhados pela Concessionária, conforme demonstram os Anexos deste Parecer, não restaram inexecuções/inconsistências quanto ao pavimento no trecho compreendido às áreas de cobertura das praças P3, P4 e P5, estando este elemento de acordo com os requisitos do PER.

18. Apenas destaca-se uma depressão identificada no km 835,250 leste da BR-365/MG, área nobre de convergência de tráfego da saída da praça de pedágio. Essa identificação ocorreu no dia 25 de fevereiro de 2021 pela fiscalização da ANTT às 15h56min (Figura 1 – à esquerda) que não foi corrigida até o retorno desta Comissão à região, que ocorreu na manhã do dia 26 de fevereiro de 2021. A Comissão percebeu durante essa última passagem que a equipe da Ecovias do Cerrado estava mobilizada para sanar o problema, mas devido às chuvas na região ainda não tinham conseguido corrigir a patologia. Poucas horas depois, às 17h32min do mesmo dia, a equipe da Ecovias do Cerrado encaminhou registro fotográfico comprovando o atendimento à pendência (Figura 1 – à direita). Por se tratar de um ponto único, o qual é de fácil referência (próximo à praça de pedágio), é possível em caráter excepcional aceitar a comprovação apresentada pela Concessionária.



Figura 1: Depressão no km 835,250 leste identificada pela ANTT próximo à P4 (à esquerda), cuja correção foi comprovada por registros fotográficos da Ecovias do Cerrado (à direita).

19. Quanto aos diversos reparos realizados no pavimento dos trechos analisados, **reitera-se que eles apresentaram satisfatórios para fins de atendimento dos Trabalhos Iniciais**, conforme mostram tanto o Anexo I quanto os registros fotográficos anexados a este Parecer (contido no processo 50510.005749/2021-02). Porém, é perceptível que o trecho **necessita de constante manutenção no pavimento devido às características do local e ao tipo de reparo atualmente realizado pela Ecovias do Cerrado**. Em campo a Concessionária informou que irá programar em momento futuro intervenções profundas em parte do trecho na tentativa de sanar eventuais problemas crônicos de depressões, abaulamentos e buracos na via.

20. De qualquer forma, após o início da cobrança da tarifa de pedágio, **recomenda-se que nas inspeções ordinárias da ANTT, os fiscais da agência constantemente se atentem para verificar as condições do pavimento desses trechos visando a segurança de tráfego, o conforto do usuário e a devida continuidade ao atendimento dos parâmetros exigidos no PER.**

3.2. Item 3.1.2 – Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

21. Ao final da inspeção e considerando os atendimentos encaminhados pela Concessionária, conforme demonstram os Anexos deste Parecer, não restaram inexecuções/inconsistências quanto à Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança no trecho compreendido às áreas de cobertura das praças P3, P4 e P5, estando este elemento de acordo com os requisitos do PER.

3.3. Item 3.1.3 – Obras-de-Arte Especiais

22. Conforme Parecer nº 54/2021/COINFMG/URMG, não havia pendência identificada quanto às Obras-de-Arte Especiais (OAE) nas áreas de cobertura das praças P3, P4 e P5, ademais, não sendo encontradas novas não conformidades nesta inspeção, este elemento permanece de acordo com os requisitos do PER.

3.4. Item 3.1.4 – Sistema de Drenagem e Obras-de-Arte Correntes

23. Ao término da inspeção e considerando os atendimentos encaminhados pela Concessionária, conforme demonstram os Anexos deste Parecer, não restaram inexecuções/inconsistências quanto aos Sistemas de Drenagem e Obras-de-Arte Correntes no trecho compreendido às áreas de cobertura das praças P3, P4 e P5, estando este elemento de acordo com os requisitos do PER.

3.5. Item 3.1.5 – Terraplenos e Estruturas de Contenção

24. Ao final da inspeção e considerando os atendimentos encaminhados pela Concessionária, conforme demonstram os Anexos deste Parecer, não restaram inexecuções/inconsistências quanto aos Sistemas de Drenagem e Obras-de-Arte Correntes no trecho compreendido às áreas de cobertura das praças P3, P4 e P5, estando este elemento de acordo com os requisitos do PER.

3.6. Item 3.1.6 – Canteiro Central e Faixa de Domínio

25. Concluída a inspeção e considerando os atendimentos contidos no anexo deste documento, restaram 8 (oito) pendências registradas no Anexo I, todas sobre “roçada inadequada”, tema amplamente debatido nos autos do processo. Essas ocorrências estão resumidas na Tabela 2 seguinte:

Tabela 2: Pendências identificadas acerca do item 3.1.6 do PER.

BR	UF	km inicial	km final	Pista	Trecho	Conferência Inspeção de 22/02/2021 a 26/02/2021	Status
365	MG	763,100	763,230	Leste	Praça 3	24/02/2021 - Roçada inadequada - 09h45min	Pendente
365	MG	780,700	781,480	Oeste	Praça 3	24/02/2021 - Roçada inadequada - 9h55min	Pendente
365	MG	800,950	-	Leste	Praça 3	24/02/2021 - Roçada inadequada - 10h33min	Pendente
365	MG	808,700	-	Leste	Praça 4	24/02/2021 - Roçada inadequada - 10h40min	Pendente
365	MG	814,100	815,000	Oeste	Praça 4	24/02/2021 - Roçada inadequada - 10h47min	Pendente
365	MG	818,800	819,500	Leste/Oeste	Praça 4	24/02/2021 - Roçada inadequada - 10h55min	Pendente
365	MG	827,200	827,800	Leste	Praça 4	24/02/2021 - Roçada inadequada - 12h27min	Pendente
364	GO	48,150	48,600	Oeste	Praça 5	Roçada inadequada - 23/02/2021 - 12h58min	Pendente

26. De forma meramente ilustrativa, a Figura 2 apresenta alguns registros fotográficos daquilo apontado na Tabela 2. Essas fotos estão inteiramente disponibilizadas no Anexo I deste Parecer.



Figura 2: “Roçada inadequada”, respectivamente apontadas no trecho do km 781,480 e no km 800,950 da BR-365/MG.

27. Destaca-se que o Parecer 14/2021/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4959617) trouxe, em seus parágrafos 37 a 40, a fundamentação para essas pendências e reiterou o entendimento desta Comissão. Para fins de melhor elucidação dos fatos, rememora-se que o PER estabelece em seu item 3.1.6 como Escopo de Trabalhos Iniciais:

1. Serviços de capina, roçada, poda, limpeza e retirada de entulhos e materiais orgânicos.

(...)

4. Atividades de roçada do revestimento vegetal em toda a extensão e em toda a largura da faixa de domínio da rodovia.

5. Atividades de capina, com o intuito de tornar a faixa de domínio e o canteiro central livres de vegetação daninha, além de assegurar a adequada visibilidade da sinalização.

(...)

9. Corte e remoção de árvores e arbustos presentes na faixa de domínio que afetem a visibilidade dos usuários, representando perigo à segurança de tráfego, estruturas, linhas elétricas ou telefônicas, dutos etc., ou que estejam mortos ou, ainda, afetados por doença.

10. Conservação adequada de árvores e arbustos, com poda, capina e adubação.

(grifou-se)

28. Por essa razão esta Comissão mantém os registros apresentados na Tabela 2 anterior como “pendentes”, e conclui este documento como “atendimento parcial ao PER”. No entanto, os históricos dos autos mostram que **essas pendências registradas por esta Comissão podem ser tratadas como não impeditivas para o prosseguimento do ato autorizativo para o início da cobrança da tarifa de pedágio**. Isso porque a Concessionária alega que diversas áreas apontadas são ambientes de “savana” (ou fragmentos de mata), as quais supostamente não poderiam ser por ela roçados.

29. Essa divergência de entendimentos gerou dúvidas no decorrer dos autos do processo, até porque atrás desses fragmentos de mata (para além da faixa de domínio), há pastagens ou plantações em propriedade lindeira. Para ilustração dessa situação, esta Comissão, de maneira prática e exemplificativa, realizou 3 (três) vídeos no dia 17/12/2020, no âmbito da inspeção das praças P6 e P7 mas que estariam análogos à esta fiscalização (os quais constam no Processo nº 50510.031064/2020-22 anexado aos autos). Os vídeos apresentam os problemas identificados por esta Comissão, bem como definem os critérios desta equipe técnica sobre os apontamentos realizados quanto à “roçada inadequada”.

30. Diante desse impasse, e sabendo que à Comissão não compete avaliar quesitos técnicos quanto ao meio ambiente, os questionamentos foram submetidos à Coordenação de Assuntos Ambientais de Rodovia (COAMB), vinculada à SUROD/ANTT, no início de dezembro de 2020. Em resposta, tem-se o Despacho COAMB 4660550, de 02 de dezembro de 2020, para consulta e auxílio de eventual tomada de decisão por parte das Unidades Organizacionais da ANTT responsáveis pela matéria. Para melhor elucidação dos fatos, parte dos parágrafos 9 e 10 desse despacho COAMB está transcrita abaixo, na qual cita-se a necessidade de Termo de Compromisso de Regularização Ambiental (TCRA) para que a Concessionária realize a supressão de alguns tipos de vegetação:

9. Em consulta aos argumentos apresentados pela concessionária Ecovias do Cerrado na carta ECC-GAC-0458-2020 (SEI nº 4644854), é informado que a recém publicada Portaria Interministerial MMA/MINFRA nº 01/2020, em seu artigo 3º menciona a impossibilidade de supressão de indivíduos com rendimento lenhoso sem o devido licenciamento ambiental. Todavia, a referida Portaria, em seu Artigo 16 informa que, para aqueles trechos rodoviários em que existam TCRA's assinados, as atividades previstas no Artigo 8º da Portaria Interministerial MMA/MT nº 288/2013 e Artigo 19 da Portaria MMA nº 289/2013 continuam autorizadas (...).

10. Diante do exposto, considerando que a Concessionária ainda não possui Autorização de Operação nos termos da Portaria Interministerial nº 01/2020, verifica-se que as atividades de manutenção e melhoramento são permitidas a partir da assinatura do TCRA, e que, de acordo com a Cláusula 5.1.1 do Contrato de Concessão, a Concessionária deverá "obter, renovar, em tempo hábil, e manter vigentes todas as licenças, permissões e autorizações necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da Concessão, incluindo as licenças ambientais, ressalvadas as disposições da subcláusula 5.2". (grifou-se)

31. Portanto, ao que parece e pela razoabilidade dessas situações, nada impede que algumas dessas roçadas possam ocorrer em momento posterior à etapa de Trabalhos Iniciais desde que devidamente

justificado/comprovado pela Concessionária, e à critério da ANTT, conforme constam nos autos deste processo. Sobre isso, rememora-se que situação análoga a esta ocorreu na aprovação do início da cobrança de pedágio das praças de pedágio P6 e P7, abrindo precedentes para o entendimento aqui exarado. Para fins de referência, esses entendimentos foram sustentados também pelo Despacho SUROD 4684967, que trouxe:

A esse respeito, em que pese haver divergência sobre a possibilidade de supressão de vegetação, sob a ótica ambiental, e a despeito do parâmetro de desempenho previsto no item 3.1.6 do PER (“Ausência total de vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm em toda a faixa de domínio – 6 meses”), a questão deve ser solucionada **à luz da proporcionalidade e razoabilidade, a exigir que, nesta fase de trabalhos iniciais**, (1) a roçada implementada pela concessionária seja suficiente para garantir a segurança dos usuários, mas (2) dela não seja exigida supressão de vegetação protegida pela legislação ambiental. Quando (2) afetar (1), **da concessionária deve ser exigida a obtenção da licença ambiental para realização da roçada necessária à preservação da segurança viária**. (grifou-se)

32. Esse posicionamento da SUROD confirma que a “roçada inadequada” aqui apresentada pode ser solucionada em momento oportuno, tanto que o Despacho SUROD 4840851 indicou a autorização para início da cobrança nas praças P6 e P7, conforme dito, em situação análoga às praças P3, P4 e P5 discutidas neste Parecer. Em termos contratuais, isso também se sustenta porque não há previsão no escopo de Trabalhos Iniciais para que a concessionária expressamente obtenha “licença ambiental” no âmbito dessa matéria em discussão. Em outras palavras, a partir daquilo apresentado no Despacho COAMB 4660550, Despacho SUROD 4684967 e Despacho SUROD 4840851, esta Comissão interpreta que algumas roçadas poderiam ser realizadas após a devida aprovação ambiental não impedindo o prosseguimento deste pleito da Ecovias do Cerrado. Importante ressaltar que isso é um mero entendimento desta Comissão, a qual apenas compete reportar aquilo identificado *in loco* para subsidiar decisões superiores, bem como não possui dentre suas atribuições a flexibilização de parâmetros estabelecidos em contrato.

33. De qualquer forma, enquanto perdurar esse impasse, **esta Comissão sugere que sejam instaladas defensas metálicas nas 8 localidades apresentadas na Tabela 2 no intuito de evitar que veículos desgovernados adentrem na densa vegetação** (dificultando serem encontrados pela inspeção de tráfego). Essa sugestão visa a melhoria da segurança viária e se sustenta nos parágrafos 31 ao 42 do Despacho COINFMG 4661337, quando foram rememorados acidentes ocorridos em situações dessa natureza, especialmente em seus parágrafos 39 e 40 que trazem *in verbis*:

39. Neste contexto relembra-se o acidente ocorrido na rodovia BR-050/MG, nas proximidades do km 45, no dia 05 de outubro de 2018, onde perderam-se três membros de uma família[2]. De modo semelhante, cita-se também o ocorrido na Rodovia Presidente Dutra onde um produtor cultural sofreu um acidente em 2014, em que seu veículo somente foi encontrado em 02 de novembro de 2020[3]. Nesses dois casos, nos locais dos acidentes, apesar de existir declividade considerável nos taludes, a “ausência da roçada” em toda a faixa de domínio pode ter dificultado a identificação do acidente e a eventual prestação de socorro às vítimas.

40. No caso concreto das rodovias BR-364/365/GO/MG ainda tem-se uma situação agravante: o PER desse contrato prevê que as inspeções de tráfego apenas ocorrem em intervalos de 240 (duzentos e quarenta) minutos em mesmo ponto e sentido. Essas inspeções de tráfego, dentre outras atribuições, também têm por objetivo monitorar a ocorrência de acidentes. No caso dos acidentes acima citados, ou seja, das rodovias BR-050/MG/GO e da Presidente Dutra, essa obrigação contratual de passagem pelo mesmo ponto e mesmo sentido da rodovia é de ciclos de apenas 90 (noventa) minutos.

34. Porém, essa sugestão não impede o prosseguimento do pleito da Concessionária, pois a proteção de “fragmentos savânicos” não está contemplada no critério utilizado pela Comissão para exigir a implantação de defensas metálicas nessa fase de Trabalhos Iniciais. Afinal, esta Comissão exigiu Elementos de Proteção e Segurança em desníveis acentuados ou obstáculos rígidos em bordos externos e curvas, ou a menos de 4 m da borda externa do acostamento (conforme item 3.1.2, item 8 do escopo de Trabalhos Iniciais do PER). Pelo exposto, por se tratar de tema técnico específico, pontual e sensível às diversas interpretações, sugere-se avaliação da matéria por parte da SUROD/GEFIR para esclarecer eventual entendimento distinto, ou ainda submetê-la à apreciação da Diretoria da ANTT.

3.7. Item 3.1.7 – Implantação e Recuperação das Edificações e Instalações Operacionais

35. O PER estabelece alguns Parâmetro de Desempenho para os Trabalhos Iniciais, os quais foram satisfatoriamente atendidos para a implantação das edificações e instalações operacionais. Esta Comissão apenas reitera que analisou *in loco* cada praça de pedágio e Base de Serviços Operacionais, conforme constam nos autos. Quanto à Praça de Pedágio P5 (município de Paranaiguara-GO), ao compará-la em campo com o projeto executivo apresentado à ANTT mediante processo nº 50500.019478/2020-01, restaram identificadas algumas variações nas larguras das pistas 1 e 4 (reversível) entre aquilo projetado e efetivamente realizado.

36. Em projeto, a pista 1 consta a largura de 6,50 metros, sendo que no local essa medição constatou apenas 6,43 metros. Do mesmo modo, a pista 4 consta em projeto com 3,50 metros de largura, mas no local a medição foi de apenas 3,45 metros. Devido a essa discrepância, entende-se necessário aguardar o recebimento do projeto “*as built*” da Concessionária para reavaliação do caso, mantendo essas situações como “pendente” neste Parecer para fins de registro (Tabela 3).

Tabela 3: Pendências identificadas acerca do item 3.1.7 do PER.

BR	UF	km	Sentido	Área de influência	Conferência Inspeção de 22/02/2021 a 26/02/2021	Status
364	GO	32,64	Leste/Oeste	Praça 5	PP5 - Pista 4 (reversível) com apenas 3,45 metros de largura (<i>As built?</i>) - 23/02/2021	Pendente
364	GO	32,64	Oeste	Praça 5	PP5 - Pista 1 com 6,43 metros de largura (projeto aprovado com 6,5 metros de largura (<i>As built?</i>) - 23/02/2021	Pendente

37. Por sua vez, entende-se que o fato **não impede o prosseguimento do ato autorizativo para início da cobrança da tarifa de pedágio**, uma vez que essas dimensões não estavam explícitas em parâmetros de desempenho do PER, mas apenas em projeto apresentado à ANTT. De qualquer forma, destaca-se aqui a importância da Concessionária corrigir eventuais incongruências existentes, seja no projeto “*as built*” a ser apresentado ou na própria edificação.

3.8. Item 3.1.8 – Sistemas Elétricos e de Iluminação

38. Acerca dos sistemas elétricos e de iluminação não foram identificadas irregularidades nas Bases de Serviços Operacionais, na Polícia Rodoviária Federal e praças de pedágio inspecionadas, conforme verificado em inspeção noturna realizada em janeiro de 2021 (detalhada no Parecer 54/2021/COINFMG/URMG).

4 – FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS (TRABALHOS INICIAIS)

39. Ao final da inspeção e considerando os atendimentos já citados nos autos do processo, não restaram inexecuções/inconsistências no trecho compreendido às áreas de cobertura das praças P3, P4 e P5.

5 – MONITORAÇÃO (TRABALHOS INICIAIS)

40. Considerando o histórico contido nos autos do processo, e aquilo apontado nos parágrafos 50 ao 54 do Parecer nº 54/2021/COINFMG/URMG (5199327), não restaram inexecuções/inconsistências quanto à monitoração no trecho compreendido às áreas de cobertura das praças P3, P4 e P5. Reitera-se que a análise das monitorações foi desenvolvida avaliando-se exclusivamente os dados e informações apresentados pela Concessionária.

6 – CONCLUSÃO

41. O Contrato de Concessão prevê que a conclusão dos Trabalhos Iniciais deva ser atestada pela ANTT por meio de Termo de Vistoria, caso aprovada. Porém, para essa finalidade e nos termos do seu item 17.1.1, a Concessionária deve concluir os Trabalhos iniciais ao longo dos trechos “conforme estabelecido no PER”.

42. Diante daquilo apresentado neste documento e considerando o entendimento desta Comissão quando da realização da inspeção em tela, foram identificadas poucas não conformidades ao PER no âmbito do trecho de cobertura das praças de pedágio P3, P4 e P5, as quais não impedem a continuidade do pleito da Concessionária. Como, em geral, a maioria das inexecuções/inconsistências previamente relatadas no Parecer nº 54/2021/COINFMG/URMG (5199327) foram satisfatoriamente atendidas, entende-se ser possível **dar prosseguimento do ato autorizativo para o início da cobrança de pedágio nas praças P3, P4 e P5 da Ecovias do Cerrado.**

43. Este entendimento leva em consideração todo o histórico contido nos autos do processo em epígrafe, especialmente naquilo que tange ao item 3.1.6 do PER. Quanto a esse fato, reitera-se que as pendências aqui apresentadas quanto ao Canteiro Central e Faixa de Domínio não foram impeditivas no âmbito da aprovação do início da cobrança das Praças de Pedágio P6 e P7, conforme relatado neste Parecer. Quanto às pendências do item 3.1.7, também não se vislumbram impedimentos no âmbito do PER para a continuidade do pleito da Ecovias do Cerrado, uma vez que há obrigação de posterior envio do projeto “*as built*” da praça de pedágio P5, quando eventuais não conformidades podem ser readequadas.

44. De qualquer forma, por se tratar de temas pontuais e sensíveis às diversas interpretações, sugere-se avaliação da matéria por parte da SUROD/GEFIR para esclarecer eventuais entendimentos distintos àqueles desta Comissão, ou ainda submetê-los à apreciação da Diretoria da ANTT. Isso porque essas Unidades Organizacionais possuem entre suas atribuições a competência para definição dessas interpretações ou, ainda, autorizar o efetivo início da cobrança da tarifa de pedágio. Este documento foi lavrado tempestivamente nos termos contratuais (itens 17.1.2 e 17.1.3), antes do prazo de 1 (um) mês da data de solicitação de vistoria por parte da Concessionária.

À consideração superior.

[1] 22. 17.1.1 da Minuta de Contrato

Entendemos que, ao concluir os itens (iii), (iv) e (v) da cláusula 17.1.1 e implantar uma praça de pedágio (conforme item (ii) da cláusula 17.1.1), e uma vez concluídos os Trabalhos Iniciais no trecho de cobertura da praça de pedágio implantada (item (i) da cláusula 17.1.1), a Concessionária estará autorizada a iniciar a cobrança de pedágio no respectivo trecho de cobertura da praça implantada. Nosso entendimento está correto?

Resposta: Sim, o entendimento está correto, desde que atendidas as demais exigências da cláusula 17.1 do Contrato, bem como outras disposições contratuais aplicáveis à matéria.

[2]

Disponível em: https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2018/10/11/interna_gerais_996336/testemunhas-apontam-negligencia-em-acidente-que-matou-familia-na-br050.shtml (acesso em 02/12/2020)

[3] Disponível em: <https://www.arujareporter.com.br/desaparecido-ha-seis-anos-carro-de-irmao-de-ator-e-encontrado-com-ossada-em-santa-isabel/> (acesso em 02/12/2020)



02/03/2021, às 14:25, 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 **LEONARDO VILLELA DE SIMONE TEIXEIRA, ANALISTA DE INFRAESTRUTURA**, em 02/03/2021, às 14:25, 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 **5497784** e o código CRC **A683C3E1**.
