

NOTA TÉCNICA Nº 036/2016/GEINV/SUINF

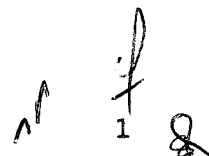
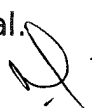
Ref.: Processo nº 50500.323678/2016-71

Assunto: Proposta de 8ª Revisão Ordinária e 9ª Extraordinária do Programa de Exploração da Rodovia – PER, Rodovia Régis Bittencourt, BR-116/SP/PR

Brasília, 27 de setembro de 2016

I – INTRODUÇÃO

1. A presente Nota Técnica apresenta análise, no que compete à GEINV, da Proposta de Revisão do Cronograma Financeiro vigente, referente às obras e serviços estabelecidos no Programa de Exploração da Rodovia – PER da BR-116/SP/PR, trecho São Paulo/SP – Curitiba/PR, concedida a Autopista Régis Bittencourt.
2. O presente documento considera a proposta de revisão apresentada pela Concessionária, por meio da Carta ARB/PLA/16085353, DE 12/8/2016 e Carta ARB/PLA/16085407, de 18/8/2016, protocolada em 22/8/2016, além das informações contidas no Processo nº 50500.083219/2016-49 que trata das inexecuções do Cronograma Financeiro, referentes ao 8º ano de concessão e a Portaria n.º 63/2016/SUINF/ANTT, de 29/4/2016, a qual aprovou a postergação das inexecuções no cronograma de obras e serviços previstos no Programa de Exploração da Rodovia – PER da Rodovia BR-116/PR/SP.
3. Ressalta-se que não serão propostas, nesta Nota Técnica, alterações no cronograma das obras que fazem parte do Plano de Ação do Termo de Ajuste de Conduta - TAC celebrado entre a ANTT e a Concessionária Régis Bittencourt S/A, aprovado pela Diretoria desta ANTT por meio da Deliberação nº 219, de 14/8/2013. No entanto, será proposta alteração de valores dos itens em função dos orçamentos aprovados.
4. As modificações no cronograma de investimentos serão classificadas, preliminarmente, por esta GEINV, em revisão ordinária, revisão extraordinária, fluxo marginal e fluxo original.



5. A classificação relativa ao fluxo de caixa, marginal ou original, deverá ser ratificada pela GEROR, uma vez que os reflexos alteram o cálculo da tarifa básica de pedágio efetuada por aquela Gerência.

6. Cabe lembrar que, embora os serviços de reposição, operação e conservação do item Operação sejam classificados como não obrigatórios no PER, a reprogramação de seus cronogramas, assim como a exclusão proporcional dos valores dos custos operacionais destes itens, se baseia na Cláusula 6.38 do Contrato de Concessão, que dispõe que nas revisões será considerada a data da efetiva implementação dos custos e dos equipamentos operacionais previstos no PER.

7. Vale comentar que todos os valores apresentados neste documento estão com base em julho/2007.

II – ANÁLISE

ITEM 5.1.4 – Melhoria de Acessos Existentes

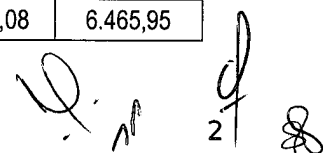
8. Conforme disposto no Parecer Técnico nº 38/2016/PRF-Registro/COINF-URSP/SUINF, de 11/3/2016, a Concessionária executou 95% da melhoria do acesso do km 499+200/N.

DESCRIÇÃO	Total – R\$	Previsto 8º ano - R\$	Realizado		Inexecução	
			%	R\$	%	R\$
Melhoria de Acessos Existentes	5.043.442,07	129.319,03	95	122.853,08	5	6.465,95

9. Do exposto, apresenta-se, no quadro a seguir, a reprogramação do Cronograma de Investimentos, conforme aprovado na Portaria n.º 63/2016/SUINF/ANTT, de 29/4/2016.

<i>Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.4 (valores em R\$ - data base mês/ano)</i>					
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL – R\$	7º ano	8º ano	9º ano
Vigente	FO	5.043.442,07	646.595,11	129.319,03	
Inexecuções	FO	6.465,95		6.465,95	
Proposta GEINV - RO	FO	5.043.442,07	646.595,11	122.853,08	6.465,95

RO – Revisão Ordinária
FO – Fluxo Original



10. Ainda, propõe-se alterar o texto do PER, conforme disposto a seguir.

“Melhoria de Acessos Existentes:

39 unidades receberão melhorias de *tapers* pavimentados, em função da frequência de entradas e saídas de veículos, a serem executadas no 4º, 5º, 7º, 8º e 9º ano. “

ITEM 5.1.5 – Melhoria de Interseções Existentes - BR-116/SP – km 272+100; BR-116/SP – km 285+000

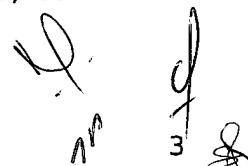
11. Conforme disposto no Parecer Técnico nº 38/2016/PRF-Registro/COINF-URSP/SUINF, de 19/3/2015, a obra continua com pendências (obras complementares e de sinalização), que correspondem a 5% da obra do km 285+000, conforme detalhado a seguir.

Obra	PER	6º ano		7º ano		8º ano	
		%	R\$	%	R\$	%	R\$
Melhoria de Interseções Existentes - BR-116/SP – km 272+100; BR-116/SP – km 285+000	1.364.609,07						
Km 272+800	682.304,54						
Km 285+000	682.304,54	40%	272.921,82			5%	34.115,23
TOTAL R\$	1.364.609,07		272.921,82				34.115,23

12. A seguir, apresenta-se o valor financeiro referente à inexecução.

DESCRIÇÃO	Total – R\$	Previsto 8º ano - R\$	Executado		Inexecução	
			%	R\$	%	R\$
Km 272+800 / Km 285+000	1.364.609,07	34.115,23	0	0	100	34.115,23

13. Cabe esclarecer que a Portaria n.º 63/2016/SUINF/ANTT, de 29/4/2016, aprovou a postergação da inexecução para o 9º ano, conforme quadro a seguir.



<i>Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.5 (valores em R\$ - data base mês/ano)</i>					
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL – R\$	7º ano	8º ano	9º ano
Vigente	FO	1.364.609,07		34.115,23	
Inexecuções	FO	34.115,23		34.115,23	
Proposta GEINV - RO	FO	1.364.609,07			34.115,23

RO – Revisão Ordinária

FO – Fluxo Original

14. Por meio da Carta ARB/ENG/16012039, de 26/1/2016, a Concessionária apresentou documentos para comprovar o impedimento em executar a obra de melhoria de acesso no km 285 da BR-116, conforme projeto executivo aprovado.

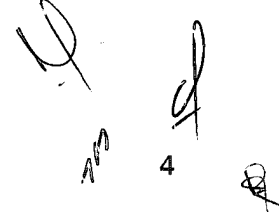
15. Verificou-se que esses documentos datavam de 2013. Dessa forma, a GEINV, em 11/2/2016, solicitou que a Concessionária formalizasse as ações junto ao Município de Itapecerica da Serra para solucionar o problema que impediam a conclusão da obra e encaminhasse à ANTT documentos atuais que demonstrem que o impedimento continua.

16. Em 27/4/2016, a Concessionária apresentou o Ofício nº 406/16-SADAA, da Prefeitura do Município de Itapecerica da Serra, por meio do qual a Prefeitura informou que as obras foram executadas conforme projeto aprovado pela ANTT, restando apenas sinalização horizontal e o início da operação do ramo com fluxo monodirecional com sentido Itapecerica da Serra - São Paulo.

17. Conforme esclarecido no referido documento, o principal motivo de não ter entrado em operação o novo sistema viário é a falta de consenso com a comunidade do Bairro Pinherinho, município de Embu das Artes, que não aceita a mudança do fluxo bidirecional para monodirecional, que obrigará os moradores a percorrerem um caminho negativo para o centro de Itapecerica da Serra, aumentando o percurso em 4 km.

18. Assim, informa que está em tratativas com o Município de Embu das Artes para promover uma alternativa viária complementar para sanar o problema relatado.

19. Por meio da Carta ARB/PLA/16085407, de 18/8/2016, a Concessionária solicitou o reconhecimento da conclusão da obra, considerando todas tratativas com a Prefeitura de Itapecerica da Serra.



4

20. Do exposto, verifica-se que não será possível executar a sinalização horizontal conforme previsto inicialmente, assim, propõe-se aceitar a conclusão da obra.

21. Do exposto, propõe-se alterar o texto do PER, conforme disposto a seguir.

“Melhoria de Interseções Existentes:

2 unidades, a serem executadas no 5º, 6º e 9º ano: BR 116/SP - km 272,1 (interseção em dois níveis, na zona urbana de Taboão da Serra); BR 116/SP - km 285,0 (acesso a Itapeperica da Serra).”

ITEM 5.1.20.10 – Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial – BR-116/SP - km 388+200

22. A Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A executou o item conforme previsto no cronograma financeiro aprovado (conclusão do Parecer Técnico nº 38/2016/PRF-Registro/COINF-URSP/SUINF, de 19/3/2015).

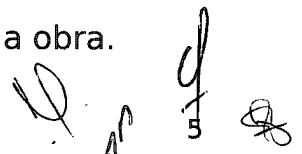
23. A seguir, apresenta-se o valor financeiro referente a obra.

DESCRIÇÃO	Total – R\$	Previsto 8º ano - R\$	Realizado		Inexecução	
			%	R\$	%	R\$
Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial – BR-116/SP - km 388+200	4.361.454,47	218.072,72	100%	218.072,72	0%	0

ITEM 5.1.9.8 – Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial – BR-116/SP - km 340 - Serra do Cafezal

24. A Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A executou o item conforme previsto no cronograma financeiro aprovado (conclusão do Parecer Técnico nº 38/2016/PRF-Registro/COINF-URSP/SUINF, de 19/3/2015).

25. A seguir, apresenta-se o valor financeiro referente a obra.



DESCRIÇÃO	Total - R\$	Previsto 8º ano - R\$	Realizado		Inexecução	
			%	R\$	%	R\$
Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial – BR-116/SP - km 340 - Serra do Cafezal	4.434.979,46	4.434.979,46	100	221.748,97	0	0

ITEM 5.1.14.1 – Execução de Passarelas sobre Pista Dupla

26. A Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A não executou o item conforme previsto no cronograma financeiro aprovado.

27. Destaca-se que a URSP informou que as passarelas poderão ser consideradas como concluídas caso as alterações dos projetos sejam aprovadas pela GEPRO. Dessa forma, será considerada concluída a passarela do km 328+150, tendo em vista que a alteração do projeto foi aprovada por meio do Ofício nº 1450/2015/GEINV/SUINF, de 9/12/2015

28. A seguir, apresenta-se o valor financeiro referente às obras:

DESCRIÇÃO	Total - R\$	Previsto 7º ano - R\$	Realizado		Inexecução	
			%	R\$	%	R\$
Passarelas	44.463.512,05	1.369.476,15	88,64	1.213.853,87	11,36	155.622,29

29. No quadro a seguir apresenta-se o detalhamento da execução de cada passarela, considerando os percentuais informados pela URSP:

DESCRIÇÃO	Executado		Executado		Previsto		Executado		Inexecução	
	6º ano		7º ano		8º ano		8º ano		9º ano	
	%	R\$	%	R\$	%	R\$				
Passarela										
km 270+800			5%	44.463,51						
km 274+000			5%	44.463,51						
km 275+000			5%	44.463,51						
km 275+800										
km 277+000										
km 280+000			5%	44.463,51						
km 285+300	5%	44.463,51			5%	44.463,51	5%	44.463,51		
km 287+410	5%	44.463,51	5%	44.463,51						
km 289+900					5%	44.463,51	5%	44.463,51		
km 293+600			5%	44.463,51						

[Handwritten signatures and marks]

km 303+000			5%	44.463,51						
km 312+800			5%	44.463,51						
km 317+500			5%	44.463,51						
km 319+800			5%	44.463,51						
km 336+500			5%	44.463,51						
km 369+600			5%	44.463,51						
km 384+260			5%	44.463,51						
km 389+860			5%	44.463,51						
km 393+315			5%	44.463,51						
km 394+180			5%	44.463,51						
km 395+300			5%	44.463,51						
km 401+200			5%	44.463,51						
km 402+420			5%	44.463,51						
km 406+635			5%	44.463,51						
km 412+800			5%	44.463,51						
km 414+320			5%	44.463,51						
km 416+000			5%	44.463,51						
km 417+400			5%	44.463,51						
km 430+000	5%	44.463,51								
km 440+000	5%	44.463,51								
km 449+100			5%	44.463,51						
km 476+160			5%	44.463,51						
km 477+100	5%	44.463,51								
km 488+200**	5%	44.463,51								
km 489+400			5%	44.463,51						
km 490+000			5%	44.463,51						
km 568+500			5%	44.463,51						
km 6+280	65%	578.025,66			5%	44.463,51			5%	44.463,51
km 7+400					5%	44.463,51	5%	44.463,51		
km 8+200			5%	44.463,51						
km 9+000					5%	44.463,51	5%	44.463,51		
km 13+880	65%	578.025,66			5%	44.463,51	5,0%	44.463,51		
km 14+540 *	100%	889.270,24								
km 15+300					5%	44.463,51	5%	44.463,51		
km 15+700					5%	44.463,51	2,5%	22.231,76	2,5%	22.231,76
km 17+160 *	80%	710.615,85	20%	178.654,39						
km 17+160	100%	889.270,24								
km 36+900	5%	44.463,51			5%	44.463,51			5%	44.463,51
km 47+700	5%	44.463,51			5%	44.463,51			5%	44.463,51
km 328+300**	0%	0	1%	8.892,70	99%	880.377,54	99%	880.377,54		
295+200	5%	44.463,51			5%	44.463,51	5%	44.463,51		

Handwritten marks and signatures at the bottom right of the page, including a large signature and the number '7'.

TOTAL	3.334.763,39	1.342.798,00	1.369.476,15	1.213.853,87	155.622,29
-------	--------------	--------------	--------------	--------------	------------

*passarelas previstas no TAC

** alteração do projeto aprovada

30. Cabe esclarecer que a Portaria n.º 63/2016/SUINF/ANTT, de 29/4/2016, aprovou a postergação da inexecução para o 9º ano, conforme quadro a seguir.

Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.14 (valores em R\$ - data base julho/2007)						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL - R\$	6º Ano	7º Ano	8º Ano	9º Ano
Vigente	FO	44.463.512,05	3.334.763,39	1.342.798,00	1.369.476,15	
Inexecuções	FO	155.622,29			155.622,29	
Proposta GEINV- RO	FO	44.463.512,05	3.334.763,39	1.342.798,00	1.213.853,87	155.622,29

RO – Revisão Ordinária

FO – Fluxo Original

31. Por meio da Carta ARB/PLA/16085407, de 18/8/2016, a Concessionária solicitou o reconhecimento integral dos investimentos das passarelas dos quilômetros 6+280, 15+700, 36+900 e 47+700.

32. Argumenta que essas passarelas apresentam pendência de reconhecimento por parte da ANTT, em função de alterações de projetos ainda não aprovadas.

33. Informa que as referidas passarelas foram totalmente executadas e encontram-se em operação desde 2010.

34. Cabe lembrar que alterações de projeto, que não caracterizem meros ajustes, devem ser comunicadas previamente à ANTT. No entanto, em 2010, a Concessionária não comunicou a ANTT quando às alterações e não apresentou o projetos revisados para análise. Assim, considerando essas alterações, além de outras pendências, a COINF-URSP não considerou as obras como concluídas.

35. Conforme consta no processo nº 50500.083219/2016-49, que trata das inexecuções do 8º ano, a URSP informou que as passarelas poderão ser consideradas como concluídas caso as alterações dos projetos sejam aprovadas pela GEPRO.

36. Verifica-se que embora a Concessionária tenha implantado as obras em desacordo com os projetos aprovados, após a não consideração dos percentuais em anos anteriores, adotou as providências para sanar o problema e encaminhou os projetos revisados, conforme orientado em

reuniões de acompanhamento do planejamento anual, ocorridas na sede desta ANTT, durante o 8º ano.

37. Ressalta-se que encaminhou as referidas revisões dos projetos executivos em agosto de 2015. No entanto, essas alterações ainda estão pendentes, em função de indefinições relativas às competências das áreas desta ANTT.

38. Dessa forma, propõe-se considerar essas obras concluídas no 8º ano, conforme cronograma a seguir.

Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.14 (valores em R\$ - data base julho/2007)						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL - R\$	6º Ano	7º Ano	8º Ano	9º Ano
Vigente	FO	44.463.512,05	3.334.763,39	1.342.798,00	1.369.476,15	
Inexecuções	FO					
Proposta GEINV- RO	FO	44.463.512,05	3.334.763,39	1.342.798,00	1.369.476,15	

RO – Revisão Ordinária

FO – Fluxo Original

ITEM 5.1.21 – Implantação de Ciclovia em Registro/SP

39. A Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A executou o item conforme previsto no cronograma financeiro aprovado.

DESCRIÇÃO	R\$ - total	R\$ - Previsto 8º ano	Realizado		Inexecução	
			%	R\$	%	R\$
Implantação de Ciclovia	2.248.054,57	112.402,73	100	112.402,73	0	0

ITEM 5.2.2. C - Execução de 3ª faixa - 30 km a definir

40. A Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A não executou o item conforme previsto no cronograma financeiro aprovado.

DESCRIÇÃO	R\$ - total	R\$ - Previsto 8º ano	Realizado		Inexecução	
			%	R\$	%	R\$
Implantação de Ciclovia	27.292.181,30	16.375.308,78	0	0	100	16.375.308,78

41. A Portaria n.º 63/2016/SUINF/ANTT, de 29/4/2016, aprovou a postergação da inexecução para o 9º ano, conforme quadro a seguir.

Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.14 (valores em R\$ - data base julho/2007)						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL - R\$	7º Ano	8º Ano	9º Ano	10º Ano
Vigente	FO	27.292.181,30		16.375.308,78	5.458.436,26	5.458.436,26
Inexecuções	FO	16.375.308,78		16.375.308,78		
Proposta GEINV- RO	FO	27.292.181,30			21.833.745,04	5.458.436,26

RO – Revisão Ordinária
FO – Fluxo Original

42. Ainda, propõe-se alterar o texto do PER, conforme disposto a seguir.

Execução de Terceiras Faixas (implantação até o final do 10º ano):

Implantação de uma faixa adicional numa extensão de 30 km, em segmentos descontínuos, a serem definidos.

OPERAÇÃO DA RODOVIA

ITEM - 6.3.1 - Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas

ITEM - 6.3.1.5 - Sistema de Detecção de Altura

43. A Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A não executou o item conforme previsto no cronograma financeiro aprovado

44. A seguir, apresenta-se o valor financeiro referente à inexecução.

DESCRIÇÃO	R\$ - total	R\$ - Previsto 8º ano	Executado		Inexecução	
			%	R\$	%	R\$
Sistema de Detecção de Altura	342.372,94	273.898,35	0,00	0	100	273.898,35

45. A Portaria n.º 63/2016/SUINF/ANTT, de 29/4/2016, aprovou a postergação da inexecução para o 9º ano, conforme quadro a seguir.

<i>Cronograma físico-financeiro para o item 6.3.1.5 (valores em R\$ - data base julho/2007)</i>						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL – R\$	6º Ano	7º Ano	8º Ano	9º Ano
Vigente	FO	342.372,94			273.898,35	
Inexecuções	FO	273.898,35			273.898,35	
Proposta GEINV- RO	FO	342.372,94				273.898,35

46. Ainda, propõe-se alterar o texto do PER, conforme disposto a seguir.

“6.3.4 Cronograma de Execução

IMPLANTAÇÃO E INSTALAÇÃO

(...)

Os serviços relativos à implantação e à instalação do Sistema de Detecção de Altura deverão se dar até o final do 8º ano.

ITEM 6.3.2.5 Sistema de Detecção de Altura (Reposição)

A - Proposta da SUINF

47. Em função da alteração no item 6.3.1.5, apresenta-se, no quadro a seguir, a reprogramação do cronograma financeiro do presente item, considerando a reposição a cada 5 anos.

Cronograma físico-financeiro para o item 6.3.2.5 (valores em R\$ - data base julho/2007)						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL – R\$	6º Ano	7º Ano	8º Ano	9º Ano
Vigente	FO	1.095.593,40			68.474,59	
SUINF- RE	FO	1.095.593,40			68.474,59	

RE – Revisão Extraordinária
FO - Fluxo Original

Cronograma físico-financeiro para o item 6.3.2.5 (valores em R\$ - data base julho/2007)						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL – R\$	10º Ano	11º Ano	12º Ano	13º Ano
Vigente	FO	1.095.593,40				342.372,94
SUINF - RE	FO	1.095.593,40				68.474,59

RE – Revisão Extraordinária
FO - Fluxo Original

Cronograma físico-financeiro para o item 6.3.2.5 (valores em R\$ - data base julho/2007)						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL – R\$	14º Ano	15º Ano	16º Ano	17º Ano
Vigente	FO	1.095.593,40				
SUINF - RE	FO	1.095.593,40	273.898,35			

RE – Revisão Extraordinária
FO - Fluxo Original

Cronograma físico-financeiro para o item 6.3.2.5 (valores em R\$ - data base julho/2007)						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL – R\$	18º Ano	19º Ano	20º Ano	21º Ano
Vigente	FO	1.095.593,40	342.372,94			
SUINF - RE	FO	1.095.593,40	68.474,59	273.898,35		

RE – Revisão Extraordinária
FO - Fluxo Original

Cronograma físico-financeiro para o item 6.3.2.5 (valores em R\$ - data base julho/2007)						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL - R\$	22º Ano	23º Ano	24º Ano	25º Ano
Vigente	FO	1.095.593,40		342.372,94		
SUINF - RE	FO	1.095.593,40		68.474,59	273.898,35	

RE - Revisão Extraordinária

FO - Fluxo Original

ITEM 6.3.3.2.5 Sistema de Detecção de Altura (Conservação)

A - Proposta da SUINF

48. Em função da alteração no item 6.3.1.5, apresenta-se, no quadro a seguir, a alteração do cronograma financeiro do presente item, considerando que a conservação inicia-se no ano da implantação, conforme previsto no Cronograma da Proposta de Tarifa.

Cronograma físico-financeiro para o item 6.3.3.2.5 (valores em R\$ - data base julho/2007)						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL - R\$	5º Ano	6º Ano	7º Ano	8º Ano
Vigente	FO	325.254,29	3.423,73	3.423,73	17.118,65	17.118,65
SUINF - RE	FO	311.559,37	3.423,73	3.423,73	3.423,73	3.423,73

RE - Revisão Extraordinária

FO - Fluxo Original

ITEM 5.5- Ponte da Represa sobre o Rio Capivari

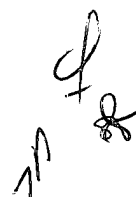
49. A Concessionária não executou o item conforme previsto no Cronograma de Investimentos aprovado.

50. Segundo a URSP, a Concessionária executou 47,32% da obra, ou seja, 83,02% do previsto para o ano.

51. A seguir, apresenta-se o valor financeiro referente à inexecução.

DESCRIÇÃO	Total - R\$	Previsto 8º ano - R\$	Executado		Inexecução	
			%	R\$	%	R\$
Ponte da Represa sobre o Rio Capivari	25.647.846,48	14.619.272,49	83,02	12.136.560,95	16,98	2.482.711,54

52. A seguir, apresenta-se a alteração do cronograma, em função da inexecução.



Cronograma físico-financeiro para o item 5.5 (valores em R\$ - data base julho/2007)						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL – R\$	6º Ano	7º Ano	8º Ano	9º Ano
Vigente	FM	25.647.846,48		11.028.573,99	14.619.272,49	
Inexecução	FM	2.482.711,54			2.482.711,54	
SUINF - RO	FM	25.647.846,48		11.028.573,99	12.136.560,95	2.482.711,54

RO – Revisão Ordinária

FM - Fluxo Marginal

53. Ainda, propõe-se alterar o texto do PER, conforme disposto a seguir.

“6.3.4 Cronograma de Execução

Recuperação da Ponte da Represa sobre o Rio Capivari

Recuperação da ponte sobre a Represa do rio Capivari no 7º, 8º e 9º ano.

ITEM 8 – DESAPROPRIAÇÕES E DESOCUPAÇÕES

ITEM 8.1 – Verba para Desapropriações e Indenizações

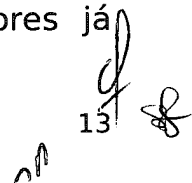
A- Proposta da Concessionária

54. A Concessionária solicita o reconhecimento dos valores com desapropriação apresentados nas cartas ARB/FDM/16074966, R\$ 14.215.441,31, Carta ARB/FDM/16085167, R\$ 876.581,16 e ARB/FDM/16085258, R\$ 331.316,72.

B- Proposta da ANTT

55. Por meio do Ofício nº 920/2016/GEINV/SUINF, de 29/8/2016, a GEINV solicitou que a Concessionária consolidasse a prestação de contas, esclarecendo a sobreposição identificada nas últimas cartas apresentadas (ARB/FDM/1607474996, de 21/7/2016 e ARB/FDM/16085396, de 16/8/2016).

56. Ainda, a GEINV esclareceu que, para o pleito relativo à revisão dos valores apropriados em anos anteriores, essa Concessionária deveria apresentar proposta considerando não apenas os valores pleiteados, mas também os valores já apropriados no Cronograma, uma vez que é de sua responsabilidade comprovar que o pleito não se refere a valores já considerados pela ANTT.

57. Por meio da Carta ARB/FDM/1608553, de 29/8/2016, a Concessionária respondeu à solicitação da ANTT, apresentando a prestação de contas do 8º ano e organizando a prestação de contas dos anos anteriores, considerando o pedido de revisão dos valores já apropriados no 4º ao 7º ano.

58. Ainda, informou que posteriormente, após reorganizar os documentos, irá solicitar a reavaliação da prestação de contas do 1º ao 3º ano.

59. Por meio do Parecer Técnico nº 213/2016/GEINV/SUINF, de 19/9/2016, anexo, a GEINV apresentou análise da prestação de contas do 4º ao 8º ano.

60. Do exposto, apresenta-se para apreciação o cronograma de investimentos do item, conforme quadro a seguir.

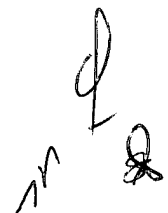
Cronograma físico-financeiro para o item 8.1 (valores em R\$ - data base julho/2007)						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	1º Ano	2º Ano	3º Ano	4º Ano
Vigente	FO	112.390.300,00	7.251.972,00	697.684,66	129.058,46	146.463,10
SUINF - RO	FO	112.390.300,00	7.251.972,00	697.684,66	129.058,46	146.463,10
SUINF -RE	FO	112.390.300,00	7.251.972,00	697.684,66	129.058,46	0,00

Cronograma físico-financeiro para o item 8.1 (valores em R\$ - data base julho/2007)						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	5º Ano	6º Ano	7º Ano	8º Ano
Vigente	FO	112.390.300,00	1.562.476,70	3.834.623,11	0,00	98.768.021,96
SUINF - RO	FO	112.390.300,00	1.562.476,70	3.834.623,11	0,00	98.768.021,96
SUINF -RE	FO	112.390.300,00	733.317,76	5.229.867,44	778.280,86	0,00

RO – Revisão Ordinária
RE – Revisão Extraordinária
FO – Fluxo Original

Cronograma físico-financeiro para o item 8.1 (valores em R\$ - data base julho/2007)						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	9º Ano	10º Ano	11º Ano	12º Ano
Vigente	FO	112.390.300,00				
SUINF - RO	FO	112.390.300,00				
SUINF -RE	FO	112.390.300,00	97.570.118,81			

RO – Revisão Ordinária
RE – Revisão Extraordinária
FO – Fluxo Original



ITEM 11 – APARELHAMENTO DA PRF

ITEM 11.1 – Verba para Aparelhamento da PRF

A - Proposta da SUINF

61. O valor da verba aplicado no 8º ano de concessão e aprovado pela ANTT foi de R\$ 738.099,74 a preços iniciais do Contrato, conforme Parecer Técnico nº 204/2016/GEINV/SUINF, de 12/9/2016 (Processo nº 50500.098441/2015-65).

62. Ainda, a Concessionária, por meio da Carta ARB/PLA/16013059, de 26/1/2016, solicitou a revisão dos valores apropriados no 7º ano, que foram analisados, conforme disposto no meio do Parecer Técnico nº 207/2016/GEINV/SUINF, de 14/9/2016 (Processo nº 50500.053834/2014-69).

63. Os valores não aplicados ou não aprovados pela ANTT são revertidos à modicidade tarifária.

64. Do exposto, submete-se à apreciação o ajuste do cronograma financeiro do presente item, conforme quadro a seguir.

<i>Cronograma físico-financeiro para o item 11.1 (valores em R\$ - data base julho/2007)</i>						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	5º Ano	6º Ano	7º Ano	7º Ano
Vigente	FO	18.785.912,08	749.169,09	769.346,70	716.972,44	775.500,00
Inexecução	FO	37.400,26				37.400,26
SUINF - RO	FO	18.748.511,82	749.169,09	769.346,70	716.972,44	738.099,74
SUINF - RE	FO	18.806.141,63	749.169,09	769.346,70	774.602,25	738.099,74

RO – Revisão Ordinária

FO – Fluxo Original

NOVOS INVESTIMENTOS

a) Atualização dos percentuais de eixo suspenso

65. Trata-se de assunto de competência da GEROR.

b) Inclusão dos custos com conservação / manutenção / monitoração referente as obras do TAC Penalidades

A - Proposta da Concessionária

66. A Concessionária propôs a inclusão dos seguintes valores:

- Passarela do km 366 - R\$ 1.137.847,17





- Passarela km 324+500 – R\$ 1.311.542,63
- Passarela km 12+200 - R\$ 1.230.462,62
- Passarela km 292+900 – R\$ 1.037.571,16
- Retorno operacional km 351+500 – R\$ 6.581.782,24
- Retorno operacional km 352 – R\$ 2.576.727,96
- Área de escape km 353 – R\$ 6.888.935,93

B - Proposta da SUINF

67. Está em análise nesta ANTT um estudo relativos aos custos de conservação, manutenção, monitoração e outros, decorrentes da implantação das obras do TAC-Multas de todas as concessões da 2ª Etapa de Concessão.

68. Além disso, destaca-se que as referidas obras ainda não foram executadas e que o fluxo de caixa considera as situações passadas, presentes e futuras, dessa forma, verificamos que seria adequado aguardar as definições do referido estudo.

69. Do exposto, propôs-se não incluir novos custos ao Contrato de Concessão, neste momento.

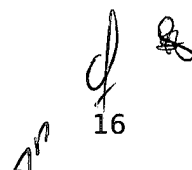
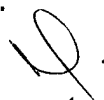
c) Despesas com desapropriação

70. A análise relativa a esse pleito está apresentada no ITEM 8.1 – Verba para Desapropriações e Indenizações.

d) Inclusão dos custos de conservação da Rodovia, apresentadas no anexo “2” da Carta ARB/PLA/16085350, no valor de R\$ 284.911,121,10

A - Proposta da Concessionária

71. A Concessionária cita a Carta ABR/PLA/16085258, por meio da qual apresentou os orçamentos das verbas anuais complementares, referentes as obras que foram incorporação ao PER.



16

72. Ainda, ressaltou que estão em discussão na ANTT as verbas complementares relativas à manutenção, monitoração, seguros, etc., em função dos incrementos de obras não previstos no Contrato de Concessão.

73. Segundo a Concessionária, ocorreram várias reuniões entre a Concessionária e a ANTT para criar as premissas e a padronização dos orçamentos de verbas complementares, analisando todos os estudos e os orçamentos das obras que já tinham sido protocoladas.

74. Assim, a Concessionária solicitou o reequilíbrio de R\$ 284.911.121,10, relativo à conservação.

B - Proposta da SUINF

75. Destaca-se que no momento da avaliação da inclusão das novas obras no PER, a Concessionária não fez qualquer menção à necessidade de inclusão de custos associados (conservação, manutenção, monitoração, seguros). Assim, na época, a ANTT analisou a viabilidade de inclusão dessas obras, considerando o reflexo dos investimentos relativos às obras, inferindo-se, à época, que a Concessionária absorveria qualquer diferença nos custos associados que pudessem vir a ocorrer em função dessas inclusões.

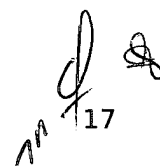
76. Somente anos depois a Concessionária requer o reconhecimento dos custos associados, sem no entanto, também apresentar proposta de exclusão dos custos associados das obras previstas originalmente no PER e que não foram executadas.

77. Por fim, cabe esclarecer que todas essas observações, bem como o critério para cálculo dos custos associados, se considerada pertinente a inclusão desses custos, mesmo que não foram apresentados à Diretoria no momento de avaliação da viabilidade da obra, estão em discussão com o grupo ARTERIS.

e) Recuperação de passivo ambiental km 518+200, pista norte

A - Proposta da Concessionária

78. A Concessionária solicita incorporação de passivo ambiental no 518+200, no valor de R\$ 1.231.481,81.



17

79. Argumenta que esses passivos são anteriores a assinatura do Contrato.

B - Proposta da SUINF

80. Destaca-se que o assunto foi analisado na Nota Técnica nº 40/2014/GEINV/SUINF, de 14/10/2014:

Ressalta-se que para que determinado passivo ambiental tenha condições de ser incluído no PER, ele não deve constar no Anexo XIV do Edital e deve constar do Cadastro de Passivos Ambientais elaborado pela Concessionária nos Trabalhos Iniciais, ou seja, ter fato gerador anterior à assinatura do Contrato de Concessão.

A Concessionária argumenta que o prazo de 6 meses dos Trabalhos Iniciais foi insuficiente para efetuar o levantamento e identificar passivos com fato gerador anterior a assinatura do Contrato, além disso, argumenta que algumas características dos locais impossibilitaram a identificação desses passivos.

Consultada sobre o assunto, a URSP informou que era possível identificar durante a fase de Trabalhos Iniciais, nas imagens aerofotogramétricas apresentadas pela Concessionária, os três passivos ambientais. Assim, conclui que não é cabível o argumento apresentado pela Concessionária de que o prazo de 6 meses foi insuficiente para identificar os passivos (Parecer Técnico nº 272/2014/COINF-URSP, cópia anexa).

A URSP informa que, do ponto de vista da fiscalização, não é possível identificar qual o fator gerador ou data de sua ocorrência, mas fica comprovado que era possível realizar rapidamente a identificação dos passivos elencados na proposta de inclusão feita pela Concessionária. Ainda, informa que fica claro a localização dos passivos na faixa de domínio da Rodovia BR-116, sob responsabilidade da Concessionária.

Com base no Parecer da URSP nas condições descritas no parágrafo 0, não será proposta inclusão de investimentos relativos a esses passivos.

81. A GEINV encaminhou por meio Memorando nº 863/2016/GEINV/SUINF, de 10/8/2016, a Carta ARB/PLA/16075131, para

análise da COINF-URSP, que ratificou o Parecer Técnico nº 272/2014/COINF-URSP (Processo nº 50500.0313943/2016-11).

82. Dessa forma, como não há fatos novos, mantem-se o entendimento da Nota Técnica nº 40/2014/GEINV/SUINF.

f) Macrodrenagem

A - Proposta da Concessionária

83. A Concessionária solicitou a inclusão no PER dos investimentos relativos às obras de macrodrenagem entre os municípios de Taboão da Serra e Itapeperica da Serra, totalizando R\$ 42.507.361,30, bem como a inclusão dos correspondentes custos administrativos, R\$ 2.652.459,34.

B - Proposta da SUINF

84. Na 630ª reunião, realizada em 3/6/2015, ata anexa, a Diretoria Colegiada desta ANTT deliberou que a SUINF adotasse as seguintes providências:

- a) Exclusão das ruas laterais do PER e TAC, em decorrência dos alagamentos;
- b) Execução de obras de macrodrenagem urbana, inclusive fora da faixa de domínio, visando sanar os alagamentos;
- c) Municipalização do trecho da BR-116, com a execução das obras de mobilidade urbana de interesse dos municípios, com valor equivalente as ruas laterais;
- d) Execução das obras propostas pela Concessionária em substituição à execução das ruas laterais previstas no PER, conforme análise efetuada por meio do Parecer Técnico nº 027/2015/GEINV/SUINF.

85. Dessa forma, a GEINV solicitou que a Concessionária apresentasse os projetos executivos das obras de macrodrenagem urbana e das obras propostas em substituição à execução das ruas laterais previstas no PER/TAC.

86. Em atendimento à solicitação da ANTT, a Concessionária apresentou o projeto de macrodrenagem, inclusive com obras fora da faixa



19



de domínio, conforme já alertado pela GEINV, o qual encontra-se em análise na GEPRO.

87. Do exposto, não será apresentada a inclusão dos investimentos no PER, uma vez que não há valores definidos para as referidas obras.

g) 5.1.2 - Execução de Variantes e Contornos (inclusive OAE's) - Contorno Norte de Curitiba, em pista dupla

A - Proposta da Concessionária

88. A Concessionária solicita a exclusão do Contorno Norte de Curitiba e dos dispositivos de interseção associados (ITEM 5.1.11.2 – Locais a definir - 4 unidades), em função de solicitação de revisão do projeto do Contorno, emitida pela Secretaria Estadual de Infraestrutura e logística do Estado do Paraná, além do encerramento do processo de licenciamento pelo IBAMA.

B - Proposta da SUINF

89. Cabe destacar que na manifestação apresentada pela Secretaria Estadual de Infraestrutura e logística do Estado do Paraná (OF.DG-293, de 8/7/2016, anexo) não há evidências de que a execução do Contorno Norte, conforme previsto no PER, não apresentará benefícios aos usuários da Rodovia.

90. No que diz respeito ao encerramento do processo de licenciamento ambiental pelo IBAMA, cabe mencionar o Memorando nº 119/2015/GEPRO/SUINF, de 25/8/2015, por meio da qual a Gerência competente pelo acompanhamento do licenciamento ambiental informou que o IBAMA assevera que em razão das deficiências existentes no estudo ambiental apresentado pela Concessionária, não foi possível atestar a viabilidade ambiental do empreendimento.

91. Do exposto, verifica-se que não há justificativas técnicas para exclusão da obra do PER.



h) Implantação de muros de contenção em ruas laterais

A - Proposta da Concessionária

92. Por meio da Carta ARB/PLA/16075130 (Processo nº 50500.308930/2016-11), a Concessionária apresentou o seguinte pleito:

(...)

A Concessionária reivindica especificamente o reconhecimento dos custos de implantação dos muros de contenção, uma deles na pista Norte e outro na pista Sul, os quais foram executados por ocasião das implantações das ruas laterais no município de Colombo/PR, sem os quais não seria possível essa implantação, por se tratar de região amplamente urbanizada evitando-se assim ações de desapropriações. Portanto, a solução dada para viabilizar a execução dessas ruas Laterais, foi a incorporação de obras de contenção dentro do projeto de ruas laterais, de forma a minimizar o impacto na população lindeira.

(...)

93. O valor para a contenção da rua lateral da pista norte é de R\$ 143.249,49 e da pista sul é de R\$ 1.557.102,73.

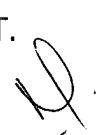


B - Proposta da SUINF

94. Primeiramente, entende-se que o valor apresentado na Proposta Comercial para as ruas laterais contemplava o risco de necessidade de execução de muros de contenção, OAE ou outras obras.

95. Além disso, destaca-se que as localizações para as ruas laterais previstas no PER foram propostas pela Concessionária.

96. Quanto à incorporação de investimentos no PER, lembramos que de acordo com a Resolução nº 1.187/2005, as propostas de alteração no Programa de Exploração, apresentadas pela Concessionária, deverão conter projeto básico, suas justificativas e avaliação dos custos e benefícios, considerados os requisitos indicados no Anexo IV da referida Resolução.

97. Ressalta-se que a incorporação de novos investimento no PER deve ser precedida de análise e deve ocorrer antes da execução da obra, pois depende de aprovação da Diretoria desta ANTT.



21 

98. Caso a ANTT concordasse com o pleito, a discussão prévia da incorporação dos muros poderia resultar na inclusão dos investimentos ou na troca da localização das ruas laterais, considerando a relação custos e benefícios. No entanto, a Concessionária optou por executar as ruas laterais e discutir o assunto posteriormente.

99. Ocorre que a GEINV entende que as obras auxiliares, ou seja, aquelas necessárias ao cumprimento da obrigação estabelecida no PER, não são passíveis de reequilíbrio. Assim, considerando que as ruas laterais já estão executadas não cabe apresentar qualquer proposta, seja de incorporação de investimentos ou seja de alteração de localização.

i) Efeito do excesso de carga no pavimento – alteração do limite de peso bruto

A - Proposta da Concessionária

100. Por meio da Carta BSB-012/2016, de 12/8/2016, a concessionária propôs a reequilíbrio do Contrato em função dos aumentos da tolerância sobre o limite de peso, passando de 5% para 10%, após a aprovação da Lei nº 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros).

101. Assim, propôs a incorporação dos seguintes valores:

- Manutenção – R\$ 253.455.217,90
- Conservação - R\$ 24.373.091,13
- Custos administrativos 6,24% - R\$ 17.336.486,48

B - Proposta da SUINF

102. Sobre o assunto, destaca-se que a SUINF emitiu o Memorando nº 790/2016/SUINF, de 3/8/2016, por meio do qual solicitou a inclusão dos custos adicionais de manutenção do pavimento, decorrentes do aumento da tolerância do excesso de peso, em caráter provisório, para todas as Concessionárias de Rodovias Federais, conforme disposto a seguir:

1. Trata-se da Lei Federal nº 13.103/2015, conhecida também como Lei dos Caminhoneiros, que estabeleceu o aumento da margem de tolerância do peso bruto total por eixo dos veículos, de 5 % para 10 %.



2. Considerando que o Tribunal de Contas da União (TCU), por meio da Instrução Técnica nº TC 014.618/2015-0, de 25/06/2015, reconheceu o aumento da degradação do pavimento e, conseqüentemente, a redução da vida útil do pavimento, em detrimento à Lei dos Caminhoneiros.

3. Considerando que, por meio da Nota Técnica nº 001/CFEP/2015, de 25/02/2015, a Superintendência de Fiscalização (SUFIS) se manifestou a respeito dos impactos negativos na estrutura do pavimento, em virtude da criação da referida Lei Federal.

4. Considerando que a referida Lei trouxe implicações às Concessionárias das Rodovias Federais, tais como a diminuição da vida útil do pavimento e maiores custos com manutenção e conservação do pavimento.

5. Considerando que, da matriz de risco dos Contratos de Concessão, depreende-se que as Concessionárias, no mérito, fazem jus ao direito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, devido à entrada em vigor da Lei dos Caminhoneiros.

6. Solicito que essa GEINV adote, como valor preliminar nas revisões tarifárias das Concessionárias das Rodovias Federais, o Estudo do DNIT em anexo, o qual apresenta a "Análise do impacto financeiro das propostas de peso por eixo da ANFAVEA e do MERCOSUL utilizando Modelo HDM-4".

7. Por fim, para estimar o valor a ser incorporado em Fluxo de Caixa Marginal, além de adotar o percentual de 10,50 % sobre o custo de manutenção do pavimento, deve-se considerar o valor médio de manutenção (restauração) do Custo Médio Gerencial do DNIT para um ciclo de manutenção (vida útil) de 8 anos.

103. Assim, em atendimento ao Memorando nº 790/2016/SUINF, para estimar o valor a ser incorporado ao Cronograma Financeiro, será considerado o estudo do DNIT, que apresenta a "Análise do impacto financeiro das propostas de peso por eixo da ANFAVEA e do MERCOSUL utilizando Modelo HDM-4".

104. Verifica-se que no estudo do DNIT foi previsto um percentual de acréscimo de desgaste do pavimento entre 10,50 % (ANFAVEA) e 16,30 % (MERCOSUL).






23


Tabela 2 - Resultados do impacto econômico segundo cenários utilizados no HDM-4

	Atual	Anfavea	Mercosul
TOTAL/km no período da análise (30anos)	R\$5.821.197,84	R\$6.432.872,24	R\$6.768.796,01
Custos médios em R\$/km/ano	R\$194.039,93	R\$214.429,07	R\$225.626,53
Incremento percentual de custo por km/ano		10,5%	16,3%

105. Destaca-se que o procedimento para estimar os valores de manutenção é o mesmo já adotado pela ANTT em outras concessões.

106. Como estimativa, adota-se o percentual de 10,50 % sobre o custo de manutenção do pavimento como forma preliminar de inclusão deste valor no fluxo de caixa marginal - FCM

107. Para determinar o custo adicional de manutenção, propõe-se utilizar o Custo Médio Gerencial (CMG/DNIT) para manutenção do pavimento (R\$/m²), adotando-se o ciclo de manutenção (vida útil) de 8 anos, conforme parâmetros de projetos e orientações apontadas no Manual de Restauração de Pavimentos Asfálticos do DNIT (IPR-720/2006).

2 CONCEITUAÇÃO DO MANUAL

(...)

2.2 CONCEITOS E TERMINOLOGIA

(..)

2.2.1 ASPECTOS CONCEITUAIS

(...)

Para atender aos preceitos de otimização de custo total de transporte conforme mencionado anteriormente, o pavimento deve dispor da devida Habilitação, isto é: Estar permanentemente dotado de adequados atributos de natureza estrutural e de natureza funcional - atributos estes que, para serem mantidos dentro dos níveis desejáveis/admissíveis exigem que o pavimento seja submetido a um contínuo e adequado processo de Manutenção.

Tal processo de Manutenção envolve a execução de conjuntos de intervenções diversas, cuja natureza é função da finalidade proposta.

O pavimento que, conforme se expôs, é assumido ante uma perspectiva de longo prazo, por questões de ordem técnico-econômica, é dimensionado para atender a ciclos de vida de

média duração (8 a 10 anos) – ciclos de vida que se sucedem e que, a cada renovação são dimensionados com base no valor estrutural (residual) do pavimento remanescente e nos valores dos parâmetros do tráfego esperado para o novo ciclo.

CUSTOS MÉDIOS GERENCIAIS					
DNT		MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT		Mês Base (SICRO 2): ma/15	
BRASÍLIA DF		S/N - QUADRA 9 LOTE "A" EDIF. NÚCLEO DOS TRANSPORTES - CEP 70043-902 - BRASILIA DF		CGPLAN / DPP / DNIT	
MODAL RODOVIÁRIO					
OBRA / SERVIÇO	INTERVALO		MÉDIA R\$ / Km	OBSERVAÇÕES	
	Lim. Inferior	Lim. Superior		Limite Inferior	Limite Superior
CONSTRUÇÃO					
CONSTRUÇÃO DE PAVIMENTO	IMPLANTACÃO PAVIMENTACÃO (P Simples) Faixa 3,6m e Acost. 2,5m	2.051.559,66 a 3.483.731,46	2.773.000,00	Valores obtidos utilizando-se os Manuais de Soluções Técnicas Gerenciais - CGPLAN/COVIDE (Andrey Almeida - ramal 8829 / Paulo Ávila - ramal 4712); Solução c/ revestimento em TSD - Pista e Acostamento	
	IMPLANTACÃO PAVIMENTACÃO (P Simples) Faixa 3,6m e Acost. 1,0m (3ª Classe I.)	1.554.028,30 a 2.250.926,69	1.906.000,00	Solução c/ revestimento em TSD - Pista e Acostamento	
	CONSTRUÇÃO DE TERCEIRA FAIXA E RESTAURAÇÃO DA PISTA EXISTENTE	1.910.639,91 a 2.334.969,04	2.123.000,00	Solução 3ª Faixa c/ revest. CBUQ 10cm, recapeamento na Pista Existente - CBUQ 30m e no Acostamento - CBUQ 30m	
CONSTRUÇÃO DE PAVIMENTO	DUPLICAÇÃO C/ CONSTR. DE PISTA NOVA (2 Faixas)-RESTAURAÇÃO DE P. EX. EXISTENTE-CENTRAL	4.275.238,06 a 9.071.540,21	6.673.000,00	Solução Pista Nova c/ revest. CBUQ 6 cm, recapeam. Pista Existente CBUQ 30m e Acostamentos; Acostamentos CBUQ 30m	
				Solução 3ª Faixa c/ revestimento CBUQ 10cm, recapeamento da Pista Existente com CBUQ 30m e no Acostamento CBUQ 45m	
MANUTENÇÃO					
MANUTENÇÃO	RESTAURAÇÃO	489.883,64 a 1.578.909,66	1.034.000,00	Valores obtidos utilizando-se os Manuais de Soluções Técnicas Gerenciais - CGPLAN/COVIDE (Andrey Almeida - ramal 8829 / Paulo Ávila - ramal 4712); Solução c/ revestimento em CBUQ 30m-Pista e TSD-Acostamento	
	RECONSTRUÇÃO	1.577.658,04 a 2.517.964,56	2.048.000,00	Solução c/ revestimento em CBUQ 30m-Pista e TSD-Acostamento	
MANUTENÇÃO	RESTAURAÇÃO COM MELHORAMENTOS	1.240.150,00 a 1.677.850,00	1.459.000,00	Solução c/ revestimento em CBUQ 10cm-Pista e CBUQ 10cm-Acostamento	
	CREMA 1ª ETAPA (previsão)	199.629,57 a 299.430,85	250.000,00	Valores obtidos na Coordenação Geral de Restauração - CGREST, Roberto Borges - ramal 4319 - A média aqui apresentada é nacional	
	CREMA 2ª ETAPA (previsão)	602.697,33 a 795.967,48	699.000,00		
CONSERVAÇÃO					
NOME DO SERVIÇO					
CONSERVAÇÃO ROTINEIRA PISTA SIMPLES	20.121,07 a 79.353,06	48.000,00	Valores obtidos utilizando-se a mesma metodologia dos Manuais de Custos Médios Gerenciais		
CONSERVAÇÃO ROTINEIRA PISTA DUPLA	34.991,98 a 140.291,28	87.600,00	Neste caso específico, utilizou-se os custos das intervenções do Catálogo de Soluções por Consenso de uso dos EVTEAS aprovado de mais 40% pl sobre as intervenções de pista (seleção de trinças, tapa buracos, quebras de bordo, etc) e rodovias pavimentadas e de pontes de madeira pl rodovias não pavimentadas - CGPLAN/COVIDE (Andrey Almeida - ramal 8829 / Paulo Ávila - ramal 4712)		
CONSERVAÇÃO ROD. NÃO PAVIMENTADA	46.829,69 a 101.653,76	74.300,00			
OBSERVAÇÕES					
1) P/ os casos específicos de TRÁFEGO PESADO, considerou-se as soluções:					
PAVIMENTO INVERTIDO - IMPLANTACÃO / PAVIMENTACÃO (Pista Simples)	3.292.938,20 a 4.712.185,91	3.988.000,00	Valores obtidos utilizando-se os Manuais de Soluções Técnicas Gerenciais - CGPLAN/COVIDE (Andrey Almeida - ramal 8829 / Paulo Ávila - ramal 4712); Solução c/ revest. CBUQ 12cm-Pista e CBUQ 7cm-Acost.(PAV. INVERTIDO)		
PAVIMENTO RÍGIDO - IMPLANTACÃO / PAVIMENTACÃO (Pista Simples)	4.104.276,57 a 8.001.393,94	5.053.000,00	Solução c/ revest. em Placa de Concreto de Cimento Portland c/ espessura - 16cm Pista e 10 cm Acost. Solução c/ revest. em Placa de Concreto de Cimento Portland c/ espessura - 24 cm Pista e 20 cm Acostamento		

108. A planilha de CMG/DNIT cita que os valores de referência são baseados nas premissas dos Manuais de Soluções Técnicas Gerenciais do DNIT.

109. Cabe esclarecer que a Concessionária apresentou o levantamento da área de pavimento. No entanto, por tratar-se de estimativa, e que a diferença da área proposta e a área estimada não é significativa, será considerado o mesmo procedimento adotado nas demais concessões, que se baseia nas características geométricas do Manual de Soluções Técnico-Gerenciais para Rodovias Federais.

110. O Volume I – Manutenção e Restauração de Rodovias, do Manual de Soluções Técnico-Gerenciais para Rodovias Federais, estabelece as seguintes características geométricas adotadas para a composição dos custos (páginas 5 e 6):

2.2 CUSTOS UNITÁRIOS

Os custos unitários utilizados nas composições, foram obtidos a partir do SICRO II (Nov/03), estado de Minas Gerais.

Quanto ao custo de Conservação Rotineira, este foi obtido diretamente na Coordenação Geral de Manutenção Restauração Rodoviária/DIT/DNIT.

2.3 CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS ADOTADAS:

Pista: largura = 7,20 m (em duas faixas de 3,60m);

Acostamentos: Tipo I - largura = 5,00 m (2,50m de cada lado);

Tipo II - largura = 2,00 m (1,00m de cada lado).

Acostamento = 2,5m ou 1,0m

Faixa de Rolamento = 3,6m

Acostamento = 2,5m ou 1,0m.

111. Uma vez que a ANTT ainda não definiu metodologia para cálculo do efeito da alteração da tolerância de peso no pavimento, entende-se que, para o momento, o CMG/DNIT é a referência oficial de preços atuais mais adequada a ser utilizada para estimativa dos custos adicionais.

112. Outro ponto a ser considerado é que o impacto da Lei dos Caminhoneiros na concessão incidirá ao longo de todo o prazo do contrato, uma vez que não se trata de lei temporária. Ainda, quando da apresentação do estudo específico pela Concessionária, para análise e aprovação dos valores definitivos dos serviços de manutenção pela ANTT, os valores aqui apresentados deverão ser revistos.

113. Assim, apresenta-se a inclusão dos custos operacionais para mitigar os custos incorridos pela Concessionária e reduzir o impacto tarifário futuro, onde será considerado a vida útil de manutenção de 8 anos e a parcela de 10,5 % apenas do custo médio de manutenção do pavimento estabelecido no CMG/DNIT, conforme memória de cálculo apresentada nos quadros a seguir:

N.

LEI DOS CAMINHONHEIROS - AUMENTO DO CUSTO DE MANUTENÇÃO DO PAVIMENTO - CONCESSIONÁRIA AUTOPISTA REGIS BITTENCOURT S/A												
PERÍODO DE CONCESSÃO												
MEMÓRIA DE CÁLCULO												
Se iniciou o período de 8º ano de concessão (Concessão: 18/02/2008, Lei: 02/03/2015)												
TOTAL 30 ANOS												
ANO 1	ANO 2	ANO 3	ANO 4	ANO 5	ANO 6	ANO 7	ANO 8	ANO 9	ANO 10	ANO 11	ANO 12	ANO 13
2008/2009	2009/2010	2010/2011	2011/2012	2012/2013	2013/2014	2014/2015	2015/2016	2016/2017	2017/2018	2018/2019	2019/2020	2020/2021
TRECHO DUPLICADO Largura Pista Dupla: 9,70 m Área do Trecho Duplicado (Estimado): 7.798.800,00 m ² ((3,60m + 3,60 m + 2,50 m) x 1 pista) ((402.000,00 m x 9,70 m x 2 pistas) Largura Pista Simples (CMG/DNIT): 12,20 m ((3,60m + 2,50 m) x 2 pistas) Custo por Área (CMG/DNIT): R\$ 84,75 / m ² ((R\$ 1.034.000,00 / km) / (12.200,00 m ² / km)) Custo Manutenção por Ciclo: R\$ 660.980.262,30 (7.798.800,00 m ² x R\$ 84,75 / m ²) Custo Manutenção por Ano: R\$ 82.622.532,79 / ano ((R\$ 660.980.262,30 / 8 anos) Adicional do Custo de Manutenção por Ano: R\$ 8.675.365,94 / ano ((R\$ 82.622.532,79 / ano x 10,5 %) CUSTO TOTAL - PREÇO CORRENTE (MAIO/2015) R\$ 156.156.586,97 100,00%												
ÍNDICE DE REAJUSTAMENTO TARIFÁRIO (DEZEMBRO/2015) CUSTO TOTAL - PREÇO INICIAL (JUL/2007) R\$ 103.474.613 100,00%												

PREMISSAS:
 (1) Foi considerado toda extensão concedida como pista duplicada, sem considerar a obra da Serra do Cafetal e curvas particularidades, como faixas adicionais, contornos rodoviários, OAEs, etc.;
 (2) Foi considerado apenas os efeitos da Lei Federal nº 13.103/2015 ("Lei dos Caminhoneiros"), de 02/03/2015, a partir do 8º ano de concessão;
 (3) Não foi considerado a largura de faixa de segurança (acostamento interno) de 1,00 m;
 (4) Foi considerado apenas o valor médio de manutenção do pavimento (restauração) do Custo Médio Gerencial do DNIT, data base maio/2015, onde não foi considerado custos com conservação do pavimento.

LEI DOS CAMINHONHEIROS - AUMENTO DO CUSTO DE MANUTENÇÃO DO PAVIMENTO - CONCESSIONÁRIA AUTOPISTA REGIS BITTENCOURT S/A											
PERÍODO DE CONCESSÃO											
MEMÓRIA DE CÁLCULO											
Se iniciou a partir do 8º ano de concessão (Concessão: 18/02/2008, Lei: 02/03/2015)											
TOTAL 30 ANOS											
ANO 14	ANO 15	ANO 16	ANO 17	ANO 18	ANO 19	ANO 20	ANO 21	ANO 22	ANO 23	ANO 24	ANO 25
2021/2022	2022/2023	2023/2024	2024/2025	2025/2026	2026/2027	2027/2028	2028/2029	2029/2030	2030/2031	2031/2032	2032/2033
TRECHO DUPLICADO Largura Pista Dupla: 9,70 m Área do Trecho Duplicado (Estimado): 7.798.800,00 m ² ((3,60m + 3,60 m + 2,50 m) x 1 pista) ((402.000,00 m x 9,70 m x 2 pistas) Largura Pista Simples (CMG/DNIT): 12,20 m ((3,60m + 2,50 m) x 2 pistas) Custo por Área (CMG/DNIT): R\$ 84,75 / m ² ((R\$ 1.034.000,00 / km) / (12.200,00 m ² / km)) Custo Manutenção por Ciclo: R\$ 660.980.262,30 (7.798.800,00 m ² x R\$ 84,75 / m ²) Custo Manutenção por Ano: R\$ 82.622.532,79 / ano ((R\$ 660.980.262,30 / 8 anos) Adicional do Custo de Manutenção por Ano: R\$ 8.675.365,94 / ano ((R\$ 82.622.532,79 / ano x 10,5 %) CUSTO TOTAL - PREÇO CORRENTE (MAIO/2015) R\$ 156.156.587 100,00%											
ÍNDICE DE REAJUSTAMENTO TARIFÁRIO (DEZEMBRO/2015) CUSTO TOTAL - PREÇO INICIAL (JUL/2007) R\$ 103.474.613 100,00%											

PREMISSAS:
 (1) Foi considerado toda extensão concedida como pista duplicada, sem considerar a obra da Serra do Cafetal e curvas particularidades, como faixas adicionais, contornos rodoviários, OAEs, etc.;
 (2) Foi considerado apenas os efeitos da Lei Federal nº 13.103/2015 ("Lei dos Caminhoneiros"), de 02/03/2015, a partir do 8º ano de concessão;
 (3) Não foi considerado a largura de faixa de segurança (acostamento interno) de 1,00 m;
 (4) Foi considerado apenas o valor médio de manutenção do pavimento (restauração) do Custo Médio Gerencial do DNIT, data base maio/2015, onde não foi considerado custos com conservação do pavimento.

114. Ressalta-se que esse valor de aumento do custo de manutenção de pavimento deverá ser revisto pela área técnica competente da SUINF, em momento oportuno, por meio de estudo técnico de engenharia específico.

115. Como se trata de valor preliminar, não será considerado, neste momento, a taxa de remuneração de custos administrativos de 6,24 %.

116. Portanto, em atendimento à SUINF, propõe-se, a seguir, um novo cronograma financeiro, para inclusão do custo adicional de manutenção do pavimento em detrimento da “Lei dos Caminhoneiros” (Item 4.1.2 - Manutenção - Lei nº 13.103/2015):

<i>Cronograma físico-financeiro para o item 4.1.2 (valores em R\$ - data base julho/2007)</i>						
DESCRIÇÃO	FLUX	TOTAL do ITEM	8º Ano	9º Ano	10º Ano	11º ao 25º Ano
Vigente	FM					
SUINF - RE	FM	103.474.613,03	5.748.589,61	5.748.589,61	5.748.589,61	5.748.589,61

RE – Revisão extraordinária

FM – Fluxo Marginal

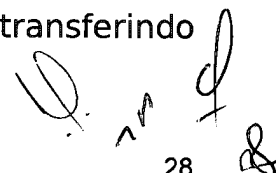
- j) Implantação da fibra ótica - item 6.6.1.2.1 – Call Box (Obra civil)
- k) Alteração do valor relativo ao item 6.3.1.7 - implantação de CFTV

A - Proposta da Concessionária

117. Por meio da Carta ARB/STI/16054241, de 28/7/2016, a Concessionária argumentou que na Proposta de Tarifa os valores da fibra ótica foram considerados exclusivamente no item 6.6.1.2.1 Call Box (obras civis).

118. Assim, solicitou a consideração no 4º ano da concessão do valor integral do item 6.6.1.2.1, previsto na Proposta de Tarifa, R\$ 12.441.071,96.

119. Além disso, solicitou a correção do valor vigente para o item 6.6.1.2.2 - Call Box – Equipamentos, para o valor do previsto no cronograma original (Proposta de Tarifa), R\$ 4.793.890,28, transferindo



esse valor para o item de CFTV, item 6.3.1.7, conforme apresenta a Nota Técnica nº 10/2015/GEINV/SUINF, de 3/2/2016.

B - Proposta da SUINF

120. A fibra ótica é utilizada para interligar as câmeras de CFTV, as Praças de Pedágio, as BSOs, o PFR da ANTT à sede da Concessionária e não só para os Call Boxes. Dessa forma, por meio do Ofício nº 540/2016/GEINV/SUINF, de 11/5/2016, a GEINV solicitou que a Concessionária comprovasse que os valores da fibra ótica foram considerados exclusivamente no item 6.6.1.2.1.

121. Ainda, informou que seriam mantidos os entendimentos apresentados na Revisões de 2013, 2014 e 2015, até que a Concessionária apresentasse as informações solicitadas.

122. A Concessionária respondeu tais questionamentos por meio da Carta ARB/STI/16054241, de 28/7/2016, na qual argumenta que o valor da fibra ótica foi considerado integralmente no item 6.6.1.2.1 Call Boxes (obras civis).

123. Após análise dos investimentos previstos no Cronograma da Proposta de Tarifa verificou-se que:

- A Implantação do CCO e instalação dos equipamentos e sistemas deveria ocorrer no 1º semestre do 1º ano;
- O sistema de inspeção de tráfego deveria ser implantado no 1º semestre do 1º ano (item 6.3.1.6);
- O Sistema de Circuito Fechado de TV – CFTV deveria ser implantado no 2º semestre do 1º ano (item 6.3.1.7);
- A Implantação e instalação dos equipamentos e sistemas de arrecadação de pedágio no 1º semestre do 1º ano (item 6.4.2).

124. Ainda, ressalta-se que a implantação dos equipamentos e sistemas relativos ao Call Box (obras civis) estava prevista na Proposta de Tarifa para o 2º ano (item 6.6.1.2.1, R\$ 12.441.071,96).

125. Dessa forma, caso a fibra ótica estivesse integralmente no item 6.6.1.2.1 haveria uma incompatibilidade entre a implantação de outros sistemas ainda no 1º ano e a fibra ótica somente no 2º ano.

126. Pela previsão de conclusão desses sistemas ainda no 1º ano de concessão, que são dependentes da fibra ótica, conforme esclarecido anteriormente, infere-se que a implantação da fibra ótica já deveria estar concluída no 1º ano, o que não poderia ocorrer se considerado que o valor financeiro estivesse no item 6.6.1.2.1.

127. Assim, da análise do Cronograma de investimentos, infere-se que o valor da fibra ótica está diluído nos diversos sistemas que são dependentes desse meio para o funcionamento.

128. Do exposto, propõe-se não alterar a exclusão do PER dos valores correspondente ao Call box (obras civis), que não será mais implantado.

129. Quanto à alteração do valor financeiro do CFTV, em função de correção do valor do Call Box – Equipamentos que foi “transformado” em câmeras de CFTV, propõe-se manter o quantitativo de câmeras definidas na Nota Técnica nº 10/2015/GEINV/SUINF, de 3/2/2016, pois a referida Nota fez a análise considerando os valores aprovados e vigentes em 2015. Além disso, não identificamos o motivo da alteração do valor do item 6.6.1.2.2 - Call Box – Equipamentos, em revisões anteriores.

I) Item 11.2 - Verba para implementação do 3º Termo Aditivo ao Convênio nº 08/2008

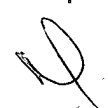


A - Proposta da Concessionária

130. A Concessionária solicita o reconhecimento dos custos dos radares de acordo com 3º Termo Aditivo ao Convênio de Cooperação Técnica nº 08/2008, conforme apresenta dado na Carta ARB/STI/16085166, no valor de R\$ 33.603.175,61.

B - Proposta da SUINF

131. A Resolução ANTT nº 4.385/2014, de 2/8/2014 aprovou a 6ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária a necessidade de inclusão no Programa de Exploração da Rodovia - PER dos procedimentos estabelecidos no 3º Termo Aditivo ao Convênio de Cooperação Técnica nº 08/2008, visando à operação dos controladores de velocidade.

132. A análise dessa revisão foi baseada na Nota Técnica 28/2014/GEINV/SUINF, de 18/8/2014, que apresentou a proposta de

  30 

inclusão, nos Contratos de Concessão, objeto do Convênio de Cooperação Técnica nº 08/2008, de verba para os serviços de correios, bem como da eventual publicação no Diário Oficial da União - DOU das notificações decorrentes da operação dos controladores eletrônicos de velocidade.

133. Conforme disposto na referida Nota Técnica, a prestação de contas da utilização da verba em questão deverá ser apresentada contendo a quantidade de notificações encaminhadas aos Correios e ao DOU, com os respectivos valores dispendidos, para que seja feito o devido ajuste no Cronograma Financeiro da Concessão na ocasião das revisões ordinárias de tarifa.

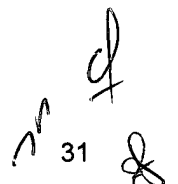
134. Em 8/8/2016, a Concessionária encaminhou a Carta nº ARB/STI/16085166, com a prestação de contas referentes aos custos com serviços do Correio, bem como estimativa de valores para os próximos anos, conforme quadro a seguir.

RESUMO (data base: jul/2007)

DESCRIÇÃO	8º ano	9º ao 25º ano	
	VALOR REAL	MÉDIA (2015 e 2016)	CÁLCULO ANUAL
VENCIMENTO			
IMPRESSÃO A LASER	38.396,41	5.459,61	65.515,26
REM ECO ORG TRANS EST C/AR	797.923,26	115.110,10	1.381.321,18
REM ECO ORG TRANS NAC C/AR	3.591,57	515,87	6.190,42
REGULARIZACAO OBJETOS COBRADOS	-	-	-
OUTROS	-	-	-
VALOR DA FATURA	839.911,24	121.085,57	1.453.026,86
BDI 15%	965.897,93	139.248,41	1.670.980,89
CUSTOS ADMINSTR. (6,24%)	1.026.169,96	147.937,51	1.775.250,10

135. Além de apresentar a prestação de contas, a Concessionária solicitou:

- Considerar o custo anual para publicação no DOU de R\$ 381.249,74, valor estimado na Nota Técnica nº 28/2014/GEINV/SUINF;
- Aplicar sobre os valores 15%, referente à BDI;
- Aplicar sobre os valores 6,24%, relativo aos custos administrativos;

31

- Que sejam previstos valores anuais do início desses serviços até o final do Contrato;
- Que a ANTT faça revisão do critério adotado para estas compensações, uma vez que os equipamentos adquiridos e implantados pela Concessionária tiveram referência a Resolução nº 3.323, de nov/2009;
- Que a ANTT reconheça que o processo de transformação de imagens de radares em penalidades de trânsito não é uma obrigação da Concessionária, e assim, exclua as verbas de postagem e publicação no DOU do Cronograma.

136. Quanto ao valor das publicações no DOU, a Concessionária deverá apresentar a prestação de contas. Dessa forma, nesta Revisão o valor do 8º ano não será considerado, uma vez que a Concessionária não comprovou os gastos.




137. Para os demais anos será considerado o correspondente à 27,24% do valor gasto com Correios, tendo em vista que esta proporção foi considerada na Nota Técnica nº 28/2014/GEINV/SUINF.

138. Quanto ao BDI, esclarecemos que não cabe a aplicação sobre os valores correspondentes aos serviços de correios e publicação de notificações no Diário Oficial da União - DOU.

139. Destaca-se a definição de BDI apresentada no Relatório do Tribunal de Contas da União - TCU "Orientações para Elaboração de Planilhas Orçamentárias de Obras Públicas":

"2.9 BDI (Benefício e Despesas Indiretas): é uma taxa correspondente às despesas indiretas, aos impostos incidentes sobre o preço de venda e à remuneração do construtor, que é aplicada sobre todos os custos diretos de um empreendimento (serviços compostos de materiais, mão de obra e equipamentos) para se obter o preço final de venda."

140. Os custos administrativos, correspondentes à 6,24%, serão considerados, tendo em vista o disposto na Resolução nº 3.651, de 7 de abril de 2011, alterada pela Resolução nº 4.727 de 26 de maio de 2015.


 32 

141. Cabe esclarecer que os valores relativos aos custos administrativos serão considerados no item 14.2 - Administração da Concessionária (Resolução nº 3.651/2011).

142. Quanto ao pleito da Concessionária, relativo à previsão de valores anuais até o final do Contrato, informamos que não será aceito, uma vez que esta área técnica entende que os procedimentos deverão ser reavaliados em curto prazo.


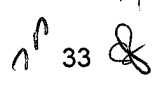
143. Considera-se o prazo de 5 anos aceitável para revisão dos procedimentos. Assim, propor-se manter os valores até o 13º ano, calculados com base nos custos médios apresentados pela Concessionária.

144. Quanto à ANTT fazer revisão do critério adotado para estas compensações, porque a Concessionária considera que os equipamentos adquiridos e implantados pela Concessionária tiveram referência a Resolução nº 3.323/2009, destacamos algumas características exigidas por essa Resolução, que dispõe sobre as especificações e preços do Sistema *ITS - Intelligent Transportation Systems* de Sensoriamento e Controle de Tráfego a ser adotado nas rodovias concedidas reguladas pela ANTT:

Art. 2º Para os fins desta Resolução, considera-se:

I - ITS (Intelligent Transportation Systems) - Sistemas de Transporte Inteligentes como conjunto de equipamentos e sistemas de monitoramento de tráfego utilizados nas rodovias federais concedidas, desde os equipamentos e sistemas de coleta de dados, monitoramento e sensoriamento instalados ao longo das rodovias, equipamentos e sistemas de monitoração de tráfego instalados em postos de operação e fiscalização localizados nas rodovias e equipamentos e sistemas instalados nos Centros de Controle Operacional das concessionárias, sejam eles de coleta de dados ou de gestão operacional e demais Centros de Controle com os quais esses sistemas trocam informações;

Art. 5º Todos esses equipamentos (Sistema ITS de Sensoriamento e Controle de Tráfego) deverão registrar automaticamente, sem intervenção humana, a placa (LAP), a velocidade e imagem dos veículos, que serão usadas para análises estatísticas e fiscalização de infrações de trânsito, como: monitoração eletrônica de velocidade, contração de direção, excesso de velocidade diferenciada entre as faixas, trânsito fora do horário permitido por tipo de veículo, trânsito

  33

com documentação ou em situação irregular, trânsito de veículos com sensores sem autorização para trafegar em faixas exclusivas ou seletivas, não conservação na faixa a ele destinada pela sinalização, trânsito em faixa ou pista regulamentada como de circulação exclusiva para determinação tipo de veículo.

145. Como podemos verificar, não está sendo exigido da Concessionária nenhuma operação que os equipamentos ITS especificados pela ANTT não sejam capazes de executar. Além disso, todos os serviços necessários para atender o Termo Aditivo ao Convênio de Cooperação Técnica nº 08/2008 - Revisão das obrigações do DPRF e da ANTT inicialmente pactuadas, processo de transformação de imagens de radares em penalidades de trânsito (item 10.2) já foram devidamente equilibrados.

146. Quanto à ANTT reconhecer que o processo de transformação de imagens de radares em penalidades de trânsito não ser uma obrigação da Concessionária, excluindo as verbas de postagem e publicação no D.O.U do Cronograma da Concessionária, não é possível neste momento, uma vez que a ANTT considerou e assinou o Termo Aditivo ao Convênio de Cooperação Técnica nº 08/2008 e pelas diversas obrigações contratuais da Concessionária.

147. No quadros a seguir apresentamos o resumo da prestação de contas, apresentada pela Concessionária, relativa ao custo mensal com correio:

8º ano - Valores das faturas								
DESCRIÇÃO	ago/15	set/15	out/15	nov/15	dez/15	jan/16	fev/16	TOTAL
VENCIMENTO	19/09/15	13/10/15	11/11/15	11/12/15	13/01/16	12/02/16	14/03/16	
IMPRESSÃO A LASER	8.985,21	7.221,63	7.506,72	5.547,75	12.373,53	10.404,42	8.910,72	60.949,98
REM ECO ORG TRANS EST C/AR	188.582,22	151.794,12	157.867,86	116.438,04	260.026,85	217.881,02	173.332,03	1.265.922,14
REM ECO ORG TRANS NAC C/AR	824,10	489,10	455,60	515,90	877,70	1.366,80	1.219,40	5.748,60
TOTAL	198.391,53	159.504,85	165.830,18	122.501,69	269.513,79*	229.652,24	183.462,15	1.328.856,43
TOTAL (data base: jul/2007)	131.460,86	105.693,25	109.884,62	81.173,72	161.654,60	137.745,61	110.040,76	837.653,42

*Excluído o valor de R\$ 3.764,29, relativo à encargos financeiros

9º ano - Valores das faturas								
DESCRIÇÃO	fev/16	mar/16	abr/16	mai/16	jun/16	jul/16	ago/16	TOTAL
VENCIMENTO		11/04/16	13/05/16	13/06/2016	11/07/2016	11/08/2016		
IMPRESSÃO A LASER		8.026,20	13.698,36	6.174,87	11.145,42	6.168,24		45.213,09
REM ECO ORG TRANS EST C/AR		168.533,94	287.358,68	129.367,37	245.854,12	141.538,56		972.652,67
REM ECO ORG TRANS NAC C/AR		676,70	1.393,60	763,80	971,72	527,04		4.332,86
TOTAL		177.236,84	302.450,64	136.306,04	257.971,26	148.233,84		1.022.198,62
TOTAL (data base: jul/2007)		106.306,81	181.410,16	81.756,48	154.731,39	88.910,79		613.115,62

148. Verifica-se que o valor gasto com Correios no 8º ano foi de R\$ 837.653,42.

149. Com base na média dos custos, propõe-se considerar R\$ 1.450.769,04 no 9º ano ao 13º ano, considerando sobre esse valor 27,24% a título de gastos com o DOU.

150. No quadro a seguir, apresenta-se os valores estimados para publicação no DOU e os custos administrativos:

Ano	Custo correios – R\$	Custo DOU – R\$	Total – R\$	Custos administrativos R\$
8º ano	837.653,42	-	837.653,42	52.269,57
9º ano	1.450.769,04	395.131,46	1.845.900,49	115.184,19

151. Do exposto, propõe-se a adequação do Cronograma Financeiro de Investimentos, conforme disposto a seguir:

Cronograma físico-financeiro para o item 11.2 (valores em R\$ - data base julho/2007)						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL – R\$	6º Ano	7º Ano	8º Ano	9º Ano
Vigente	FM1	2.605.677,46		824.643,24	1.781.034,22	
SUINF -RE	FM1	10.067.155,89			837.653,42	1.845.900,49

RE – Revisão extraordinária
FM1 – Fluxo Marginal 1

Cronograma físico-financeiro para o item 11.2 (valores em R\$ - data base julho/2007)						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL – R\$	10º Ano	11º Ano	12º Ano	13º Ano
Vigente	FM1	2.605.677,46				
SUINF -RE	FM1	10.067.155,89	1.845.900,49	1.845.900,49	1.845.900,49	1.845.900,49

RE – Revisão extraordinária
FM1 – Fluxo Marginal 1

152. No quadro a seguir, apresenta-se o detalhamento das alterações no fluxo de caixa marginal 1, do item 14.2 -Administração da Concessionária (Resolução nº 3.651/2011), decorrentes das alterações no item 11.2.

ANO	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10	Ano 11	Ano 12	Ano 13
Vigente	391.919,60	141.180,55	23.030,09	23.030,09	23.030,15	23.030,21	23.030,28
Exclusão	- 51.457,74	- 111.136,54					
Inclusão		52.269,57	115.184,19	115.184,19	115.184,19	115.184,19	115.184,19
Total	340.461,86	82.313,59	138.214,28	138.214,28	138.214,34	138.214,40	138.214,47

153. Cabe informar que por meio do Memorando nº. 974/2016/GEINV/SUINF, de 12/9/2016, a GEINV solicitou à GEROR qual o fluxo do item 14.2 que deveria ser alterado. Aquela Gerência informou que seria o FM1.

154. Do exposto, apresenta-se a alteração do item 14.2 (FM1), conforme quadro a seguir:

<i>Cronograma físico-financeiro para o item 14.2 (valores em R\$ - data base julho/2007)</i>						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL – R\$	6º Ano	7º Ano	8º Ano	9º Ano
Vigente	FM1	1.426.946,02	259.412,87	391.919,60	141.180,55	23.030,09
SUINF - RE	FM1	1.892.542,28	259.412,87	340.461,86	82.313,59	138.214,28

RE – Revisão Extraordinária

FM – Fluxo Marginal

<i>Cronograma físico-financeiro para o item 14.2 (valores em R\$ - data base julho/2007)</i>						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL – R\$	10º Ano	11º Ano	12º Ano	13º Ano
Vigente	FM1	1.426.946,02	23.030,09	23.030,15	23.030,21	23.030,28
SUINF - RE	FM1	1.892.542,28	138.214,28	138.214,34	138.214,40	138.214,47

RE – Revisão Extraordinária

FM – Fluxo Marginal

m) Item 5.2.1.1 - Execução da segunda pista no trecho da Serra do Cafezal - do km 336+700 ao km 367+200

A - Proposta da Concessionária

155. A Concessionária solicitou a revisão dos investimentos da Duplicação da Serra do Cafezal, considerando alterações no lotes 3, 6 e 7, que totalizam R\$ 285.850.970,20.

B - Proposta da SUINF

156. Cabe esclarecer que não cabe reavaliação do orçamento após a aprovação do orçamento com inclusão dos valor no PER, em função de alterações ou falhas de projetos, uma vez que isso é considerado risco da Concessionária.

157. De qualquer forma, as cartas enviadas pela Concessionária foram analisadas e encontram-se na Gerência responsável pela análise dos projetos, GEPRO.

158. Conforme informações daquela Gerência, a Concessionária ainda não respondeu às objeções apresentadas pela ANTT em dezembro de 2015.

n) REIDI – Regime Especial de Incentivo para o Desenvolvimento da Infraestrutura

A - Proposta da Concessionária

159. A Concessionária informa que por meio da Carta ARB/JUR/14080245, apresentou proposta relativa ao REIDI.

160. Dessa forma, solicita a inclusão de R\$ 5.954.225,97.

B - Proposta da SUINF

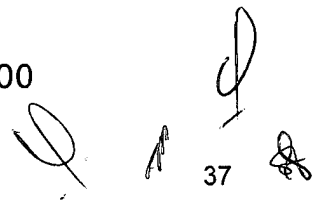
161. Trata-se de assunto de competência da GEROR.

o) Conservação, Monitoração, Manutenção e Seguros de Itens Incorporados ao PER

A - Proposta da Concessionária

162. Por meio da Carta ARB/ENG/15112101, de 10/11/2015, a Concessionária solicitou o reconhecimento de R\$ 98.102.945,10, relativo aos custos com conservação, monitoração, manutenção, e seguros de itens incorporados ao PER, reativo as seguintes obras:

- 5.1.20.1 ao 5.1.20.9 – Dispositivos em Desnível
- 5.1.17 – Barreiras de concreto
- 5.1.8.1 – Dispositivo em desnível km 277+600



- 5.1.14.3- Grades altas em passarelas.

B - Proposta da SUINF

163. Cabe lembrar que o item 5.1.20 foi incluído no PER na revisão de 2010, na qual também foram excluídos outros 15 dispositivos em nível.

164. Ainda, destaca-se que no momento da avaliação da inclusão dessa novas obras, a Concessionária não fez qualquer menção a necessidade de inclusão de custos associados. Assim, na época, ANTT analisou a viabilidade de inclusão dessas obras, considerando o reflexo dos investimentos relativos às obras, inferindo-se, à época, que a Concessionária absorveria qualquer diferença nos custos associados que pudessem vir a ocorrer em função dessas inclusões.

165. Somente cinco anos depois, a Concessionária requer o reconhecimento dos custos associados, sem, no entanto, também apresentar proposta de exclusão dos custos associados das obras previstas originalmente no PER e que não foram executadas (excluídas naquela mesma revisão).

166. Quanto às barreiras de concreto, também incluídas na Revisão de 2010, cabe destacar a existência de auditoria do TCU na qual aquele Tribunal entende que tais obras já estavam previstas no item de Recuperação.




167. Destaca-se que a ANTT aguarda a conclusão dessa auditoria e, dessa forma, não será proposta nenhuma inclusão relativa ao item.

168. Quanto ao item 5.1.8.1, cabe esclarecer que o dispositivo do km 277+600 substitui o dispositivo do km 276, dessa forma, vale as mesmas observações apontados para o item 5.1.20.

169. Por fim, cabe esclarecer que todas essas observações, bem como o critério para cálculo dos custos associados, se considerada pertinente a inclusão desses custos, mesmo que não foram apresentados à Diretoria no momento de avaliação da viabilidade da obra, estão em discussão com a ARTERIS.

p) Alteração do Sistema de Radiocomunicação - Resolução 568/2011- ANATEL:

A - Proposta da Concessionária



38 

170. Por meio da Carta ARB/STI/16085308, protocolada em 15/8/2016, a Concessionária apresentou pleito relativo ao impacto gerado na aquisição de equipamentos necessários para alteração dos sistemas em atendimento da nova Resolução nº 568/2011 da ANATEL.

171. O pleito da Concessionária contempla o projeto executivo, digitalização do sistema de radiocomunicação, infraestrutura (energia elétrica e rede óptica), considerando a reposição e a operação do sistema.

172. Ainda, a Concessionária solicita a inclusão de BDI (15%) e custos administrativos (6,24%). Dessa forma, o pleito totaliza R\$ 29.471.810,40.

173. A Concessionária argumenta que a migração do sistema de radiocomunicação analógico para o sistema digital compreende completa alteração do sistema implantado, que sofrerá modificações desde a concepção até os equipamentos utilizados atualmente.

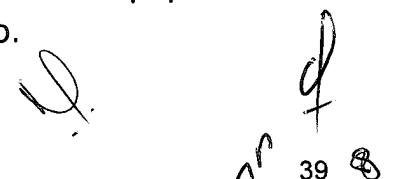
174. Argumenta que não se trata de simples atualização do sistema, mas sim de uma modificação estrutural do sistema implantado.

B - Proposta da SUINF

175. A Resolução da ANATEL nº 568/2011, referida pela Concessionária, revoga a Resolução nº 523/2008, que já tinha no Artigo 18 a previsão de que a partir de 31/12/2012 não seriam mais autorizados novos, nem renovadas autorizações de sistemas analógicos.

176. De acordo com o PER, o Sistema de Comunicações, no qual está inserido o Sistema de Radiocomunicação, para suportar o sistema operacional da RODOVIA, deverá ser projetado para atender aos serviços de atendimento emergencial, de informações, de assistência ao usuário e de guarda e vigilância patrimonial, e deverá abranger toda a RODOVIA e integrar os diversos serviços de forma flexível, modular e capaz de suprir as necessidades a curto, médio e longo prazo.

177. O PER exige também que o Sistema de Comunicação deverá atender à rede de telefonia de emergência, bem como solicitações de dados e informações de modo geral, e servir como base e meio de integração dos sistemas de controle que serão implantados, devendo ser projetados de forma que possam servir à interconexão de equipamentos e sistemas diversos com sinais de voz, dados e vídeo.



Handwritten signature and initials.

178. Também, os diversos serviços do sistema operacional deverão utilizar recursos de telefonia, vídeo e dados, com tecnologia cuja implantação, desde a fase inicial, elimine a possibilidade de obsolescência em fases futuras, de modo a prever uma total compatibilidade ao longo da concessão.

179. Assim, desde os primeiros meses de operação, qualquer dos sistemas ou equipamentos implantados, total ou parcialmente, deverá ser inteiramente compatível com os sistemas definitivos. Todos os sistemas, meios de comunicação, protocolos e equipamentos deverão ser especificados de forma a garantir a compatibilidade com expansões e modificações futuras, com simples adições de equipamentos ou módulos e a respectiva reprogramação operacional dos sistemas.

180. Ressalta-se que segundo disposto no item 6.6.2.1 do PER, a Estação de Telecomunicações deverá ser o ponto de acesso digital com a rede de comunicação ou rádio digital. Essa disposição do PER indica a utilização de sistemas mais modernos, digital, em detrimento aos sistemas analógicos.

181. Ainda, os serviços relativos à reposição e à constante atualização de seus elementos e equipamentos, de modo a manter sua funcionalidade, deverão se dar a partir de suas respectivas instalações e se estender até o final da concessão. Seus Cronogramas de Execução são meramente indicativos, devendo a execução anual dos serviços corresponder às necessidades, de acordo com os Parâmetros de Desempenho exigidos.

182. Do exposto, verifica-se que já havia previsão no PER de implantação de sistema de comunicação digital. Dessa forma, o pleito da Concessionária não será aceito.



q) Pleitos incluídos na Revisão Quinquenal

183. A Concessionária no item q) da proposta apresentada por meio da Carta ARB/PLA/16085353, de 12/8/2016, citou o documento de 2014, que chamou de Revisão Quinquenal, e iterou todos os pleitos apresentado na época, desconsiderando que as discussões de assuntos foram concluídas.

184. Sobre revisão quinquenal, cabe apresentar o que dispõe a Resolução nº 1.187/2005:

Art. 20 A ANTT promoverá reavaliações dos contratos de concessão, no que se refere a obras e serviços, a cada cinco anos, contados regressivamente de seus respectivos termos finais, de forma a analisar eventuais ajustes necessários à prestação do serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, sempre preservando o equilíbrio econômico financeiro.

185. Ainda, o item 6.42 do Contrato de Concessão do Edital, a Revisão Quinquenal é a revisão que será realizada a cada 5 (cinco) anos, com intuito de reavaliar o PER em relação a sua compatibilidade com as reais necessidades advindas da dinâmica da Rodovia, nos termos da regulamentação da ANTT.

186. Cabe esclarecer que, embora a ANTT não realizou essa revisão mais abrangente de 5 em 5 anos, verifica-se que desde a assinatura do Contrato de concessão até a presente data, a ANTT aprovou, anualmente revisões do Contrato, nas quais foram reavaliadas as necessidade da Rodovia, alterando das obrigações da Concessionária, considerado as necessidades da rodovia e as propostas da Concessionária.

187. Quanto ao documento apresentado pela Concessionária em fevereiro de 2014, chamado de Revisão Quinquenal, ressalta-se que se trata, de maneira em geral, não de inclusão de obras ou melhorias no Contrato, mas de pleito de reequilíbrio relativo às obras e serviços já executados.

188. Do exposto, a seguir, apresenta-se a análise dos pleitos apresentado pela Concessionária em fevereiro de 2014.

1.1 Adequação de critérios para implantação de ruas laterais e dispositivos de interseção

A - Proposta da Concessionária

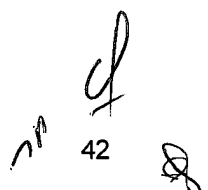
189. Na proposta de Revisão Quinquenal, apresentada em fevereiro de 2014, a Concessionária requereu a reconsideração das especificações técnicas atribuídas aos dispositivos de adequação propostos, com a consequente adequação dos valores correspondentes às obras, nos termos apresentados por meio da correspondência nº. DSU 1.176/2010 e mediante revisão do cronograma de execução inicialmente estabelecido.

190. Quanto às ruas laterais apresentou o seguinte pleito:

Pelo exposto, a Concessionária requer a rediscussão das adequações propostas na correspondência DSU/ENG-0459 de 21/03/2012, em relação às Ruas, considerando-se a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro referente aos custos adicionais advindos da inclusão de muros de contenção e pontilhão necessários para adequada execução das Ruas Laterais acima indicadas, com a consequente incorporação ao PER, cujo detalhamento está apresentado no (ANEXO 03).

191. Quanto aos dispositivos de interseção solicitou a reconhecimento da alteração dos valores das seguintes obras:

- Item 5.1.8.1 - 277+600
- Item 5.1.8.2 - 288
- Item 5.1.9.1 -12+800
- Item 5.1.9.3 - 388+200
- Item 5.1.9.4 - 312+200
- Item 5.1.9.6 - 322
- Item 5.1.9.9 – 474+700
- Item 5.1.10.3 - 478



B - Proposta da SUINF

192. No que se refere as ruas laterais, é entendimento desta área técnica que o valor apresentado na Proposta Comercial para as ruas laterais contemplava o risco de necessidade de execução de muros de contenção, OAE ou outras obras.

193. Além disso, destaca-se que as localizações para as ruas laterais previstas no PER foram propostas pela Concessionária.

194. Quanto à incorporação de investimentos no PER, lembramos que de acordo com a Resolução nº 1.187/2005, as propostas de alteração no Programa de Exploração, apresentadas pela Concessionária, deverão conter projeto básico, suas justificativas e avaliação dos custos e benefícios, considerados os requisitos indicados no Anexo IV da referida Resolução.

195. Ressalta-se que a incorporação de novos investimento no PER deve ser precedida de análise e deve ocorrer antes da execução da obra, pois depende de aprovação da Diretoria desta ANTT.

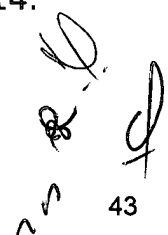
196. Caso a ANTT concordasse com o pleito, a discussão prévia da incorporação dessas obras auxiliares poderia resultar na inclusão dos investimentos ou na troca da localização das ruas laterais, considerando a relação custos e benefícios. No entanto, a Concessionária optou por executar as ruas laterais e discutir o assunto posteriormente.

197. Ocorre que a GEINV entende que as obras auxiliares, ou seja, aquelas necessárias ao cumprimento da obrigação estabelecida no PER, não são passíveis de reequilíbrio. Assim, considerando que as ruas laterais já estão executadas não cabe apresentar qualquer proposta, seja de incorporação de investimentos ou seja de alteração de localização.

198. Ainda, ressalta-se que foi apresentado pleito semelhante no item h) da Carta ARB/PLA/16085353.

199. Quanto aos dispositivos, cabe lembrar que o assunto foi tratado no Parecer Técnico nº 22/2013/GEINV/SUINF, de 23/7/2013.

200. Ainda, destaca-se que o valor da obra do dispositivo do km 277+600 foi alterado na Revisão aprovada em dezembro de 2014.



Handwritten signature and initials, possibly indicating approval or review.

201. Dessa forma, o pleito somente será reanalisado se reapresentado, considerando o cenário atual.

1.2 - Monitoração da Rodovia

A - Proposta da Concessionária

202. Durante a proposta de Revisão Quinquenal, a Concessionária apresentou uma série de sugestões para alterar o item do PER 3. Monitoração da Rodovia.

B - Proposta da SUINF

203. O assunto foi encaminhado para análise da GEFOR, Gerência responsável pelo assunto.

204. Ainda, ressalta-se que a monitoração é classificada como serviços não obrigatórios, ou seja, aqueles cujos cronogramas são apenas indicativos, não devendo ser exigidos seu cumprimento, mas o atendimento aos Parâmetros de Desempenho especificados.

205. Dessa forma, entende-se que qualquer alteração no Parâmetros de Desempenho só se justifica se ficar comprovado benefícios aos usuários da Rodovias.

206. Além disso, a Concessionária deveria apresentar uma contrapartida para a modicidade tarifária, uma vez que no pleito apresenta diminuição das obrigações contratuais.

207. Do exposto, não será aceita a proposta da Concessionária.

1.3 - Inclusão de Guinchos para atendimento acima de 56 ton.

208. O assunto será tratado pela GEFOR.

1.4 - Substituição de balanças móveis por balanças fixas

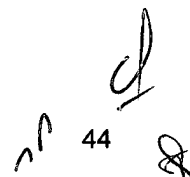
A - Proposta da Concessionária

209. A Concessionária apresentou o seguinte pleito:

(...)

Assim, a Concessionária requer:



44 

a) a substituição do sistema de pesagem móvel previsto no PER por 2 (dois) postos de pesagem fixa adicionais aos já existentes;

b) o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, tendo em vista que, para a implantação do sistema de pesagem com 2 (dois) postos de pesagem fixa, há um incremento no valor inicial dos investimentos previstos de R\$ 9.147.612,51 e, no que tange a custos operacionais, um incremento de R\$ 89.949.943,77 (jul/2007);

c) a reprogramação dos prazos inicialmente estabelecidos no PER, conforme cronograma a ser definido após a aprovação pela ANTT.

B - Proposta da SUINF

210. Por meio da Nota Técnica nº 11/2015/GEINV/SUINF, de 3/2/2015, a SUINF apresentou análise da retirada da obrigação, por parte das Concessionárias, de implantação, operação e conservação das bases de pesagem móvel.

211. Essa alteração foi considerada na revisão de tarifa de 2015.

212. Dessa forma, verifica-se a necessidade da Concessionária adequar o pleito ao cenário atual.

1.5 - Controle dos Acessos a Rodovia

A - Proposta da Concessionária

213. A Concessionária apresentou o seguinte pleito:

(...)

A única intervenção prevista no PER que cabe à Concessionária é o bloqueio dos acessos não autorizados que configurem risco ao usuário. Tal medida, no entanto, deveria ser estendida aos casos de acessos de propriedades que podem utilizar outra via para entrada e saída, o que, além de diminuir acessos desnecessários à rodovia, aumentaria a

segurança de todos os usuários, sem qualquer prejuízo aos proprietários.

Por tal razão, sugere-se a alteração da redação do dispositivo contratual citado para deixar claro que cabe à Concessionária tão somente vistoriar a manutenção de tais acessos, indicando as características técnicas necessárias para tanto. Além disso, propõe-se a modificação do dispositivo para esclarecer que a Concessionária deve bloquear os acessos não autorizados e que configurem risco ao usuário da rodovia, dever que consta expressamente do PER, mas não foi inserido na cláusula 8.3 do Contrato.

Sugere-se, ainda, a inclusão da Cláusula 8.4, para que se dê a possibilidade à Concessionária de bloquear os acessos de propriedades que tenham saída por outra via interna, medida que traria maior segurança a todos os usuários, sem retirar a acessibilidade dos proprietários.

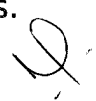
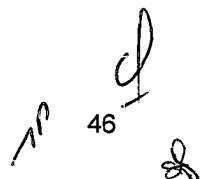
B - Proposta da SUINF

214. Aguardamos o posicionamento da GEFOR sobre o assunto.
215. Com referência à gestão do Contrato, a Concessionária não apresentou nenhuma contrapartida para a modicidade tarifária, em função da diminuição da exigências das obrigações contratuais que ocorreria, caso seus pleitos fossem aceitos.
216. Do exposto, não será aceita, neste momento, a alteração do Contrato.

1.6 - *Aéreas Non Aedificandi*

A - Proposta da Concessionária

217. A Concessionária propôs não ser mais responsável em controlar a área *non aedificandi*, pois considera que não detém qualquer legitimidade para adotar providências nestas áreas.



46

B - Proposta da SUINF

218. O assunto foi devidamente esclarecido por meio do Ofício Circular nº 003/2012/GEINV/SUINF, de 23/1/2012, baseado no Parecer nº 37.1.2/2012/PF-ANTT/PGF/AGU.

219. Segundo o referido Ofício é de responsabilidade da Concessionária tomar todas as medidas necessárias para evitar e sanar uso ou ocupação não autorizada na "área *non aedificandi*", bem como trazer ao conhecimento da ANTT sua ocorrência.

220. Do exposto, o pleito não será aceito.

1.7 Efeitos do atraso de intervenções programadas no equilíbrio econômico-financeiro

A - Proposta da Concessionária

221. A Concessionária sugere alteração do Contrato de Concessão, capítulo XVII – Programa de Exploração da Rodovia:

17.17. Em caso de justificada impossibilidade de execução de algum encargo do PER, por fatos supervenientes e previamente submetida a análise da ANTT, poderá ser admitida a postergação do cronograma ou sua retirada do PER, promovendo a respectiva revisão do Contrato e o reequilíbrio econômico-financeiro da Concessão, quando da efetiva realização da intervenção ou de sua supressão definitiva, na forma da regulamentação da ANTT, sem a aplicação de penalidades.

B - Proposta da SUINF

222. A Concessionária está propondo que obra que não tenha sido executada em determinado ano não tenha sua inexecução postergada, de imediato, para o ano seguinte, mas somente quando ocorrer a efetiva realização, que poderá ocorrer anos depois.

223. Esse procedimento faria com que o cronograma físico financeiro não corresponda a realidade das obras executadas na Concessão e o fluxo de caixa da Concessionária.

224. A Clausula 17.15 do Contrato é clara quanto ao fato da inexecução ou não implantação de obras e serviços obrigatórios nos cronogramas estabelecidos no PER implicará em sua revisão, de forma a promover o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, conforme disposto em regulamentação da ANTT, sem prejuízo da aplicação das penalidades pecuniárias previstas.

225. A Resolução nº 675/2004, que dispõe sobre as revisões ordinárias da Tarifa Básica de Pedágio nas Concessões rodoviárias federais, também é clara no seu Artigo 2º, ser necessário considerar nas revisões ordinárias, entre outras coisas, as antecipações e postergações autorizadas ou inexecuções de obras e serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração.

226. Verifica-se que essa proposta não pode ser aceita, pois descaracteriza substancialmente o conceito de obras obrigatórias, com cronogramas obrigatórios, definidos para esse o Contrato.

2 - Passivos ambientais

A - Proposta da Concessionária

227. Na chamada Revisão Quinquenal, a Concessionária apresentou o seguinte pleito:

(...)

KM 514+500 PISTA SUL


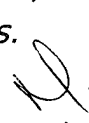
(...)

Pelo exposto, a Concessionária requer o reconhecimento, pela ANTT, do passivo ambiental localizado no KM 514+500 – Pista Sul, com o correspondente reequilíbrio econômico-financeiro, cujo detalhamento será apresentado oportunamente.

(...)

KM 518+200 PISTA NORTE

Pelo exposto, a Concessionária requer a recomposição dos custos de implantação dos programas ambientais que não estavam previstos no PER, nos valores que serão oportunamente apresentados.



(...)

KM 564+200 PISTA NORTE

Pelo exposto, a Concessionária requer a recomposição dos custos de implantação dos programas ambientais que não estavam previstos no PER, nos valores que serão oportunamente apresentados.

B - Proposta da SUINF

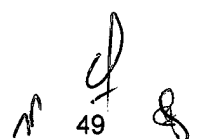
228. Ressalta-se que para que determinado passivo ambiental tenha condições de ser incluído no PER, ele não deve constar no Anexo XIV do Edital e deve constar do Cadastro de Passivos Ambientais elaborado pela Concessionária nos Trabalhos Iniciais, ou seja, ter fato gerador anterior à assinatura do Contrato de Concessão.

229. A Concessionária argumenta que o prazo de 6 meses dos Trabalhos Iniciais foi insuficiente para efetuar o levantamento e identificar passivos com fato gerador anterior a assinatura do Contrato, além disso, argumenta que algumas características dos locais impossibilitaram a identificação desses passivos.

230. Durante o processo de análise da proposta de Revisão de 2014, a GEINV consultou a COINF-URSP, que informou que era possível identificar durante a fase de Trabalhos Iniciais, nas imagens aerofotogramétricas apresentadas pela Concessionária, os três passivos ambientais. Assim, conclui que não é cabível o argumento apresentado pela Concessionária de que o prazo de 6 meses foi insuficiente para identificar os passivos (Parecer Técnico nº 272/2014/COINF-URSP).

231. A URSP informou que, do ponto de vista da fiscalização, não é possível identificar qual o fator gerador ou data de sua ocorrência, mas fica comprovado que era possível realizar rapidamente a identificação dos passivos elencados na proposta de inclusão feita pela Concessionária. Ainda, informa que fica claro a localização dos passivos na faixa de domínio da Rodovia BR-116, sob responsabilidade da Concessionária.

232. Ressalta-se que a Concessionária não apresentou novas informações após a emissão da Nota Técnica nº 40/2014/GEINV/SUINF, que tratou da Revisão do PER.



49

233. Assim, com base no Parecer da COINF-URSP e nas condições descritas no parágrafo inicial, não será proposta inclusão de investimentos relativos a esses passivos.

2.4 - Condicionantes da LO de Responsabilidade Exclusiva do DNIT

A - Proposta da Concessionária

234. A Concessionária requer a recomposição dos custos de implantação dos programas ambientais que não estavam previstos no PER, mas não apresentou os valores requeridos.

235. Segundo a Concessionária, de acordo com o Edital de Concessão, cabe a Concessionária a obtenção de todas as licenças e autorizações necessárias ao exercício das atividades da Concessão, exceto a Licença de Operação ("LO") que, conforme o item 5.33, ficou a cargo do DNIT.

236. Como a LO foi obtida pelo DNIT apenas 2 dias antes da assinatura do Contrato ser assinado, argumenta que não pôde cotar em sua proposta, os valores necessários para o cumprimento das condicionantes da LO.

B - Proposta da SUINF

237. Cabe lembrar que era de conhecimento da Concessionária que a LO seria expedida após o Leilão da Concessão e antes da assinatura do Contrato, e nada que foi solicitado pelo IBAMA foi diferente do que já havia solicitado anteriormente para obras semelhantes.

238. Também, no que tange à matéria de proteção ambiental, o PER estipula que todas as obras e serviços na RODOVIA deverão ser realizados em conformidade com o mais recente corpo normativo ambiental, nos níveis federal, estadual e municipal. Isto inclui as instruções de serviço, normas e regulamentos, tais como Instruções e Procedimentos do DNIT, Base Legal adotada pelo IBAMA e pelos Órgãos Ambientais Estaduais, Leis Federais e Estaduais de Meio Ambiente, Resoluções do CONAMA e Resoluções da ANTT.



239. Sendo assim, a Concessionária não pode alegar a existência de programas ambientais que não estavam previstos no PER.

240. Do exposto, propõe-se não aceitar o pleito da Concessionária de recomposição dos custos de implantação dos programas ambientais que supostamente não estavam previstos no PER.

3.1 - Ressarcimento dos gastos incorridos para fazer frente a vícios ocultos – ponte sobre o rio Capivari

A - Proposta da Concessionária

241. A Concessionária apresentou o seguinte pleito:

(...)

De acordo com as investigações geológicas e geotécnicas realizadas pela Concessionária desde a identificação do deslocamento, descobriu-se que o trecho da encosta onde se apoiam os pilares “apresenta uma massa instável de solo e rocha, com esta instabilidade se desenvolvendo até grande profundidade, e em extensão desconhecida”. (P. 19 do Parecer)

Por se tratar de fator que não podia ser identificado à luz dos documentos fornecidos pelo Poder Concedente e nem podia ser detectado por mera inspeção visual, como se observa do acima exposto, está configurada a existência de vício oculto.

Logo, cabe à Concessionária o direito a reequilíbrio pelos custos que venha a incorrer com as intervenções devidas para a solução adequada do problema. Nesse sentido, cite-se trecho do referido Parecer:

“Trata-se de uma ‘surpresa’ de origem geológica, muito grave e complexa, ainda não de todo quantificada e que, certamente gerará consequências significativas para a

definição das intervenções neste trecho da Rodovia BR-116/PR.” (fls. 19 do Parecer)

Destaca-se que a Concessionária está concluindo estudos técnicos visando solução que privilegie-se a manutenção da estrutura existente, com reforço nas fundações.

Nesse sentido, a Concessionária faz jus ao reequilíbrio pelos custos que venha a incorrer em razão da solução ajustada.

PLEITO

Pelo exposto, a Concessionária requer o reequilíbrio pelos custos que venha a incorrer em razão da solução ajustada, cujos valores estão apresentados no (ANEXO 12).

B - Proposta da SUINF

242. Cabe lembrar que esse assunto foi concluído em 2014, sendo que, na revisão de tarifa daquele ano, a ANTT aprovou a inclusão de novo item ao PER, relativo à recuperação da ponte sobre o rio Capivari.


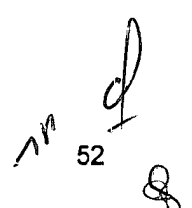
243. Dessa forma, verifica-se que está desatualizada a proposta de revisão apresentada na Carta ARB/PLA/16085353, de 12/8/2016, a qual reapresenta os pleitos da chamada Revisão Quinquenal.

244. A Concessionária deveria apresentar proposta, considerando o cenário atual.

3.1 - Ressarcimento dos gastos incorridos para fazer frente a vícios ocultos – viaduto no km 508+700 da BR 116/PR – pista sul

A - Proposta da Concessionária

245. A Concessionária apresentou o seguinte pleito:



52

Atualmente, o viaduto em questão é objeto de problemas estruturais causados pela ruptura do talude em seu trecho central, com o deslocamento do pórtico do apoio 4, o rompimento dos pilares e travessas do topo e intermediária, além do desligamento integral da superestrutura com a articulação de apoio do tabuleiro.

Por ocasião do levantamento inicial das condições da rodovia, em 24 de julho de 2008, vale dizer, no início da Concessão, a obra não apresentava quaisquer problemas estruturais, como fissuras ou patologias que indicasse algum problema mais sério. Também no monitoramento de 2009 a obra não demonstrava problemas na meso e infraestruturas, assim como o desconhecimento de execução de reforços na fundação por ocasião de sua construção.

Ora, se os problemas que atualmente afligem a estrutura do viaduto não existiam ou ao menos não podiam ser identificados por ocasião do primeiro levantamento das condições da rodovia, tampouco poderiam o ser quando da apresentação das propostas comerciais, anterior àquele levantamento, não se podendo esperar que fossem de conhecimento da Concessionária, principalmente por se tratar de obra com poucos anos de conclusão.

(...)

Desta forma, verifica-se que o viaduto do KM 508+700 constitui vício oculto e enseja o respectivo reequilíbrio econômico-financeiro em razão dos custos que serão incorridos para sua solução.

Oportuno mencionar, que a solução encontrada pela Concessionária é a demolição da superestrutura existente e a construção de uma superestrutura nova com reforço nas fundações.

(...)



B - Proposta da SUINF

246. A Concessionária argumenta que o viaduto do km 508+700 está com problemas estruturais causados pela ruptura do talude em seu trecho central, com o deslocamento do pórtico do apoio 4, o rompimento dos pilares e travessas do topo e intermediária, além do desligamento integral da superestrutura com a articulação de apoio do tabuleiro.

247. Informa que no levantamento inicial das condições da Rodovia, em 24/7/2008, a obra não apresentava problemas estruturais, como fissuras ou patologias que indicassem algum problema mais sério. Também no monitoramento de 2009 a obra não demonstrava problemas na mesoestrutura e infraestrutura, assim como o desconhecimento de execução de reforços na fundação por ocasião de sua construção.

248. Argumenta que se os problemas que atualmente afligem a estrutura do viaduto não existiam ou não podiam ser identificados por ocasião do primeiro levantamento das condições da rodovia, tampouco poderiam o ser quando da apresentação das propostas comerciais, anterior àquele levantamento, não se podendo esperar que fossem de conhecimento da Concessionária, principalmente por se tratar de obra com poucos anos de conclusão.

249. Assim, solicita que ANTT considere vício oculto o problema detectado no viaduto do km 508+700, ensejando o respectivo reequilíbrio econômico-financeiro em razão dos custos que serão incorridos para sua solução.

250. Conforme apresentado no Relatório RT-06-116/SP-508-7-C01/501, anexo à proposta de revisão quinquenal, a ruptura do talude do trecho central ocasionou a ruína das fundações de apoio da OAE, que modificou drasticamente o comportamento da estrutura.

251. Com base na situação descrita verifica-se que não se enquadra como vício oculto, mas trata-se de risco inerente à execução das atividades pertinentes à Concessão.

252. Ressalta-se que o fato do talude sob o viaduto não apresentar indícios de instabilidade ou reflexo na mesoestrutura até 2010 não caracteriza um vício oculto, uma vez que não se pode esperar que as encostas naturais, taludes e obras de contenções recuperadas ou apontadas na monitoração como estáveis permaneçam assim até o final da concessão.



253. Em decorrência das características geológicas, geotécnicas e pluviométricas da região esses pontos podem sofrer alterações ao longo do período de concessão e possíveis processos de instabilidade podem se instalar, necessitando, assim, da execução de novas obras de contenções e/ou estabilizações.
254. No caso apresentado pela Concessionária o talude rompeu em 2010 e atingiu o viaduto.
255. Cabe a Concessionária restabelecer as condições de segurança no local e a funcionalidade do viaduto.
256. A Concessionária não apresentou elementos que comprovem que a situação poderia configurar vício oculto.
257. Do exposto, propõe-se não aceitar o pleito da Concessionária.

3.3 - Ressarcimento dos gastos incorridos para fazer frente a vícios ocultos – aterro do km 331+250

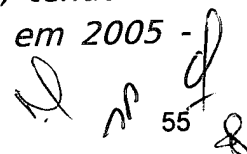
A - Proposta da Concessionária

258. A Concessionária apresentou o seguinte pleito:

De acordo com o Relatório de Projeto Executivo encaminhado e aprovado pelo DNIT em 2005, isto é, antes do início da Concessão, o aterro de implantação da pista nesse trecho teve grande parte sua constituída de material lançado, há algumas dezenas de anos, sem compactação.

As sondagens a percussão executadas no local, por ocasião da elaboração do mencionado Relatório, confirmaram a ocorrência de solo de baixa resistência na área e a existência de aterro com mais de 15 m de espessura. O aludido aterro vinha sendo utilizado durante a história da rodovia como “bota-fora”, conforme se inferiu de tais inspeções.

Tais informações eram de conhecimento do Poder Concedente bem antes do início da Concessão, tendo em vista que o próprio DNIT aprovou o Relatório - em 2005 -


55

contendo os dados acima apontados. No entanto, tais informações não foram disponibilizadas às Concessionárias para que estas considerassem em suas propostas comerciais as reais condições geológicas do aterro em exame.

Além disso, de acordo com o mencionado Relatório (ANEXO 15), “o talude vinha se mantendo estável por cerca de quase 10 anos”, sendo que “observações no local não indicavam qualquer sinal de instabilidade” (P. 5 do Relatório).

Extrai-se de tal fato - aliado à possibilidade de diagnóstico da condição geológica do local somente por meio de sondagens específicas - que a condição de baixa resistência do solo local não era passível de ser identificada por mera inspeção visual.

Dessa forma, também neste caso se está diante de vício oculto não atribuível à Concessionária, porquanto se trata de fator que não podia ser identificado à luz dos elementos fornecidos pelo Poder Concedente, pois não foi disponibilizada nenhuma informação sobre tal característica quando da licitação para concessão deste lote, e nem era passível de ser detectado por mera inspeção visual, eis que demandava sondagens a percussão, conforme apontado no Relatório.

Ante os problemas acima relatados, a Concessionária realizou intervenções no trecho em exame, com reposição de pavimento para compensar o recalque e, posteriormente, construção do desvio atualmente em uso. Os custos incorridos com tais intervenções não estavam previstos inicialmente no PER ou no Contrato, de tal forma que devem ser objeto de compensação financeira para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro.

Sendo assim, cabe à Concessionária o direito a reequilíbrio pelos agravos econômicos adicionais e necessários para fazer frente a tais vícios ocultos.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
56

A solução prevista pela Concessionária é a construção de um viaduto sobre a área de instabilidade, com comprimento de 160 metros de extensão.

B - Proposta da SUINF

259. Entende-se que a existência de camadas de solo com baixa capacidade de suporte ao longo do trecho da duplicação não gera o direito de reequilíbrio do contrato.

260. Ressalta-se que a obra esta prevista no PER por valor global, ou seja, a Concessionária assume todos os riscos associados a quantidades e deficiência nos projetos.

261. Cabe mencionar o disposto nas perguntas e respostas do Edital, ANTT/Ouvidoria/ 2007-103212:

ANTT/Ouvidoria/ 2007-103212

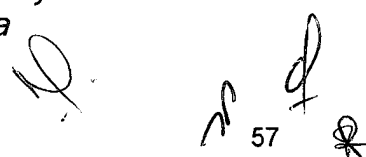
Itens conforme identificado, referentes ao Edital 001/2007 e respectivos nos Editais 002 a 007/2007 - 1. REFERENTE AO ITEM 1.48. Dentro do material disponibilizado pelo DATA ROOM, e demais documentos oferecidos por esta Ilustre Comissão de Outorga, não encontramos alguns elementos que consideramos essenciais à perfeita elaboração das propostas comerciais.

Solicitamos, então, a disponibilização dos seguintes projetos, memoriais de cálculo, estudos geotécnicos e quantidades, além daqueles já apresentados: a) Projeto Básico relativo às obras de duplicação da Serra do Cafezal, situada na BR-116, entre as cidades de São Paulo e Curitiba. b) Projeto Básico do Contorno da Cidade de Curitiba, situado na BR-116. c) Projeto Básico do Contorno da Cidade de Florianópolis, situado na BR-101.

(...)

Resposta:

1) Conforme item 1.56 do Edital, "A Proponente arcará com todos os custos relacionados com a preparação e apresentação de sua proposta", incluindo, se necessário a elaboração dos ante-projetos ou projetos básicos necessários para a formulação da proposta



262. Do exposto, verifica-se que se a Concessionaria, na época da licitação, entendendo que as informações disponibilizadas pela ANTT sobre o trecho eram insuficientes para a elaboração de sua proposta comercial, poderia ter elaborado projeto básico para minimizar seus riscos, ou, no mínimo realizado algumas sondagens para avaliar o trecho.

263. Ainda, cabe mencionar o disposto nas perguntas e respostas do Edital nº 001/2007:

Item 1.48 do Edital nº 001/2007 (válido para todos) - Solicitamos, então, a disponibilização dos seguintes projetos, memoriais de cálculo, estudos geotécnicos e quantidades, além daqueles já apresentados: a) Projeto Básico relativo às obras de duplicação da Serra do Cafezal, situada na BR-116, entre as cidades de São Paulo e Curitiba. b) Projeto Básico do Contorno da Cidade de Curitiba, situado na BR-116. c) Projeto Básico do Contorno da Cidade de Florianópolis, situado na BR-101. Dentro do material disponibilizado pelo DATA ROOM, e demais documentos oferecidos por esta Ilustre Comissão de Outorga, não encontramos alguns elementos que consideramos essenciais à perfeita elaboração das propostas comerciais.

Resposta:

(...)

Para a preparação das propostas, os interessados deverão assumir todas as despesas inerentes a elas, inclusive a elaboração de eventuais projetos e estudos julgados necessários na sua elaboração, conforme descrito no Edital:

1.57 - A Proponente arcará com todos os custos relacionados com a preparação e apresentação de sua proposta, não sendo a ANTT, em nenhuma hipótese, responsável por tais custos, quaisquer que sejam os procedimentos seguidos no Leilão ou seus

264. Do exposto, não será proposta a inclusão de novos investimentos para esse item.

U

m *f*
58 *8*

3.4 - Ruas laterais em Taboão da Serra e Embu das Artes entre km 271 e km 287

A - Proposta da Concessionária

265. A Concessionária apresentou o seguinte pleito:

(...)

Pelo exposto, a Concessionária requer o reconhecimento dessa circunstância como vício oculto que tem impedido a implantação dessas Ruas Laterais.

No caso de a ANTT optar por incluir a drenagem fora da faixa de domínio no contrato da Concessionária, esta requer a autorização das desapropriações adicionais necessárias e a análise e aprovação do orçamento incluindo custos de projetos, de obras, operação e manutenção, assim como a sua inclusão em caráter definitivo no PER antes da autorização do início das obras.

O valor da solução proposta está apresentado no (ANEXO 18).

B - Proposta da SUINF

266. Cabe esclarecer que o assunto não pode ser tratado como vício oculto, uma vez que os alagamentos na BR-116 ocorrem a anos e são de conhecimento público. No entanto, o assunto foi encaminhado para Deliberação da Diretoria desta ANTT, conforme mencionado anteriormente.

267. Na 630ª reunião, realizada em 3/6/2015, ata anexa, a Diretoria Colegiada desta ANTT deliberou que a SUINF adotasse as seguintes providências:

- e) Exclusão das ruas laterais do PER e TAC, em decorrência dos alagamentos;
- f) Execução de obras de macrodrenagem urbana, inclusive fora da faixa de domínio, visando sanar os alagamentos;
- g) Municipalização do trecho da BR-116, com a execução das obras de mobilidade urbana de interesse dos municípios, com valor equivalente as ruas laterais;
- h) Execução das obras propostas pela Concessionária em substituição à execução das ruas laterais previstas no

PER, conforme análise efetuada por meio do Parecer Técnico nº 027/2015/GEINV/SUINF.

268. Dessa forma, a GEINV solicitou que a Concessionária apresentasse os projetos executivos das obras de macrodrenagem urbana e das obras propostas em substituição à execução das ruas laterais previstas no PER/TAC.

269. Em atendimento à solicitação da ANTT, a Concessionária apresentou o projeto de macrodrenagem, inclusive com obras fora da faixa de domínio, conforme já alertado pela GEINV, o qual encontra-se em análise na GEPRO.

270. Do exposto, não será proposta a inclusão dos investimentos no PER, uma vez que não há valores definidos para as referidas obras.

271. Observa-se mais uma vez que a Concessionária apresentou proposta de revisão atualizada, uma vez que reapresentou o pleito da chamada “Revisão Quinquenal, sem considerar a Deliberação da 630ª reunião de Diretoria e a proposta já apresentada na Carta ARB/PLA/16085353.

4.1 Sinistros - indenização por bens incorporados ao patrimônio rodoviário após ocorrência de sinistro

A - Proposta da Concessionária

272. A Concessionária apresentou o seguinte pleito:

(...)

“4.4. A Concessionária assumirá integralmente, para todos os efeitos, o risco decorrente de danos na rodovia que derivem de causas, que deveriam ser objeto de seguro, conforme Capítulo III, do Título V, do Edital de Leilão”. (D/n)

No mesmo sentido, a cláusula 5.10 estabelece como obrigação da Concessionária a de “manter em vigor, durante todo o prazo de duração da Concessão, apólices de seguro em valor suficiente para garantir efetiva cobertura dos riscos inerentes à execução das atividades pertinentes à Concessão”, tendo a obrigação de contratar seguro de danos

materiais e seguro de responsabilidade civil, além da garantia de execução do Contrato.

(...)

Assim, de acordo com a interpretação conjugada de tais dispositivos do Edital, a responsabilidade da Concessionária, relativamente aos danos que ocorram na Rodovia, limita-se à reposição do bem objeto do sinistro, eis que apenas os montantes idênticos à reposição do bem deveriam ser objeto de seguro.

Ora, a reposição de um bem danificado limita-se à sua substituição por outro com idênticas características e, por tal motivo, esse é o montante coberto pelos seguros contratados em conformidade com a cláusula 5.17 do Contrato de Concessão.

(...)

Ressalta-se que as obras assim incorporadas ao patrimônio rodoviário não se confundem com as intervenções preventivas previstas no item 1.2.5.1 do PER, pois decorrem de um sinistro, que é um fato imprevisto, não detectável por meio da monitoração da rodovia e que enseja a adoção de alguma medida somente após a sua ocorrência. Já as intervenções preventivas, diversamente, devem ocorrer de acordo com os resultados da monitoração, de modo gradual, para colocar os elementos da rodovia em níveis adequados de funcionalidade.

(...)

Com efeito, não é razoável supor que a obrigação preventiva da Concessionária, na fase de recuperação da rodovia, seja tão ampla a ponto de abranger a incorporação de bens com características diversas dos existentes, tais como, cortinas e paredes atirantadas ao longo de toda rodovia, ainda que pela monitoração não tenham sido detectados quaisquer problemas no elemento.

Evidentemente, tal situação não tinha como ser prevista na fase de elaboração da proposta apresentada na fase de


 61 

licitação, até porque a obrigação da Concessionária cinge-se aos custos de reposição do bem, objeto de seguro.

(...)

(...)

Bem claro, dessa forma, não haver qualquer cláusula contratual ou regulatória que possa estar em contradição com a repartição de riscos estabelecida na cláusula 5.17 do Contrato. Nas hipóteses em que o bem objeto do sinistro não foi meramente repostado, mas passou por intervenções necessárias, atendendo a regras e normas de engenharia, para que as condições de segurança da Rodovia e do usuário fossem mantidas, o valor incorrido pela Concessionária deverá ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato em seu favor.

(...)

Enquadram-se em tais hipóteses as intervenções que agregaram valor ao patrimônio rodoviário realizadas após a ocorrência de sinistros em quatro pontos na rodovia, quais sejam, no KM 351+100 Sul, no KM 354+200 Norte, no KM 368+800 Norte e no KM 517+300 Norte, todos decorrentes de causas imprevisíveis e que demandaram para sua solução a construção de novas estruturas não cobertas pelo seguro de danos materiais.

B - Proposta da SUINF

273. A Resolução ANTT nº 2680/2008 - TÍTULO IV - DOS VALORES E ATUALIZAÇÕES DAS APÓLICES DE SEGURO define que os valores dos sinistros que ultrapassem os limites máximos de indenização contratados, serão complementados pela Concessionária, não ensejando reequilíbrio econômico-financeiro:

RESOLUÇÃO nº 2680/2008 - TÍTULO IV - DOS VALORES E ATUALIZAÇÕES DAS APÓLICES DE SEGURO

Art. 13. Os seguros deverão ser contratados nos valores mínimos previstos no contrato de concessão.

Parágrafo único. O valor em risco declarado deve ser igual ao valor do bem segurado, e o limite máximo de indenização das apólices deverá ser fixado e atualizado de acordo com o dano máximo provável estimado pela concessionária.

Art. 14. Os seguros exigidos que não tenham valor estipulado no contrato de concessão serão fixados pela concessionária.

Art. 15. Os valores dos sinistros, que ultrapassem os limites máximos de indenização contratados, serão complementados pela concessionária, não ensejando reequilíbrio econômico-financeiro.

274. A Concessionária alega que ao mesmo tempo que efetuou obras de recuperação de passivos ambientais fez melhorias agregando valor ao patrimônio rodoviário e estas obras não são objeto de seguro por força da cláusula 5.17 do Contrato de Concessão, razão pela qual tais valores sequer são computados para fins de apuração dos limites máximos de indenização - LMI.

275. Essa cláusula contratual estabelece que os montantes cobertos pelos seguros de danos materiais são idênticos aos custos de reposição com bens novos, de todos os bens abrangidos, à data da reposição.

276. Ressalta-se que era da Concessionária a obrigação de estimar o valor do bem segurado, considerando o dano máximo provável.

277. Ainda, cabe esclarecer que as obras executadas não são melhorias, mas obras para cumprir as obrigações estabelecidas no Contrato relativas à segurança dos usuários e do corpo estradal, sendo, inclusive, responsável pela solução técnica adotada.

278. Cabe esclarecer que as soluções técnicas para a recuperação dos passivos ambientais que foram passíveis de cobertura de seguros foram propostos pela Concessionária e considerados pela ANTT como recuperação de terraplenos e estrutura de contenção, item 1.2.5 do PER, obras não obrigatórias.

279. As obras apresentadas pela Concessionária como indenizáveis, não foram motivadas pelas alterações das características da rodovia, fundamento básico da análise da Revisão Quinquenal.

280. Do exposto, propõe-se não aceitar o pleito da Concessionária para indenização por bens incorporados ao patrimônio rodoviário após a

ocorrência de sinistro e, conseqüentemente, não acatar o pleito referentes aos 4 sinistros apresentados pela Concessionária.

5 - Isenção de veículos oficiais

A - Proposta da Concessionária

281. A Concessionária, considerando a ampliação do rol de veículos oficiais isentos e a criação de novos encargos para a Concessionária, decorrentes da Resolução 3.916/2012, requereu o reconhecimento do direito ao devido reequilíbrio econômico-financeiro de seu Contrato.

B - Proposta da SUINF

282. Destaca-se que é de conhecimento das concessionárias do Grupo Arteris que esse assunto foi tratado nos Pareceres nº PARECER/ANTT/PRG/0555-3.4.1.11/2008 de 29/10/2008, PARECER/ANTT/PG/SML nº 3.4.1.4/2010, de 28/04/2010 e PARECER/ANTT/PG/SML nº 0240-3.4.1.4/2010.

283. Com base no disposto nesses pareceres destaca-se que não é possível atender a esse pleito, nem com relação ao número de veículos isentos e nem em relação ao acréscimo nos encargos para implantação de novo sistema de cadastro.

284. Do exposto, propõe-se não aceitar o pleito da Concessionária.

6 - Vias Marginais

A - Proposta da Concessionária

285. A Concessionária apresentou o seguinte pleito:

(...)

Pelo exposto, a Concessionária vem reiterar os argumentos já expendidos em face da ANTT acerca da ausência de responsabilidade pelas vias marginais e requerer a manifestação conclusiva da Agência sobre a proposta comercial de incorporação de tais vias apresentada por meio da Correspondência nº. Carta DSU-ENG 0539/2011, protocolada em 12/04/2011.

B - Proposta da SUINF

286. Conforme já informado à Concessionária Autopista Régis Bittencourt, é entendimento da ANTT que é sua a responsabilidade pela conservação e manutenção das vias marginais dentro da faixa de domínio da Concessão.

287. O principal argumento da Concessionária refere-se à incorporação das ruas laterais no Contrato de Concessão da Autopista Litoral Sul em 2010.

288. Cabe esclarecer que esse argumento não pode prosperar, tendo em vista o disposto no Acórdão do TCU nº 2883/2015, que determinou que, no que tange ao reequilíbrio econômico financeiro em relação as vias marginais, beneficia única e exclusivamente a empresa Concessionária Autopista Litoral Sul.

289. Ainda, apresenta-se o que dispõe o Contrato de concessão da BR-116/PR/SP, concedida à Autopista Régis Bittencourt:

Área da Concessão

2.10 A área da Concessão é a compreendida pela(s) Rodovia(s) e respectivas faixas de domínio, assim como seus acessos, nos termos regulamentados pela ANTT, e áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas dentro da faixa de domínio. Grifo nosso

(...)

Bens Vinculados à Concessão

3.1 Integram a Concessão os trechos de Rodovia que compõe o Lote Rodoviário, compreendendo seus acessos, nos termos regulamentados pela ANTT, faixas de domínio, edificações e terrenos destinados às atividades a elas vinculadas e, portanto, pertencentes à União na condição de bens públicos de uso comum.

290. Do disposto no Contrato, verifica-se que os elementos que estão dentro da faixa de domínio da rodovia integram a concessão e, dessa forma, deverão ser recuperados, conservados, operados e mantidos em condições normais de uso, de forma que, quando devolvidos à União, se encontrem em perfeito estado de conservação.

291. Do exposto, propõe-se não aceitar o pleito da Concessionária relativo à incorporação de vias marginais.

7. Remoção De Interferências

A - Proposta da Concessionária

292. A Concessionária apresentou o seguinte pleito:

Conforme já apresentado à ANTT por meio do cadastro da faixa de domínio da Rodovia, diversas instalações públicas e particulares estão localizadas na atual faixa de domínio, bem como em áreas que a ela serão incorporadas após a ampliação do corpo estradal.

Grande parte de tais instalações, contudo, impede a execução das obras previstas no PER, razão pela qual precisam ser adequadas ou até mesmo remanejadas.

Nos termos do PER, a Concessionária tem a obrigação de verificar permanentemente a preservação da faixa de domínio e, no caso de irregularidade/interferência, notificar o autor para que regularize a situação. Os custos com a adequação ou regularização das ocupações, contudo, recaem sobre o proprietário ou responsável pelo bem, de modo que não foram cotados na proposta à época da licitação.

Muito embora tenha a Concessionária cumprido com suas obrigações, emitindo notificações e indicando as medidas necessárias para a adequação ou regularização das instalações, diversos proprietários e responsáveis não atenderam às orientações da Concessionária e, inclusive, negaram-se a arcar com os custos do remanejamento.

Em vista de tais dificuldades e no intuito de evitar o descumprimento do cronograma físico-financeiro das obras, a Concessionária vem arcando com os custos de remanejamento das instalações existentes, seja por meio do pagamento dos orçamentos apresentados, seja por meio do fornecimento de insumos para a execução das obras necessárias. Contudo, como mencionado, tais custos não foram cotados quando da elaboração da proposta, à época da



110

66



licitação, sendo, portanto, devido o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Assim, e considerando as tratativas ocorridas na reunião de Acompanhamento Mensal de Obras, realizada no dia 28/08/2013 na sede da ANTT/DF, esta Concessionária apresentará oportunamente as despesas apuradas até a presente data com os custos de remanejamento de instalações,

PLEITO


Pelo exposto, a Concessionária requer o devido reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, em razão dos custos adicionais que incorreu no remanejamento de instalações de terceiros, conforme valores que serão apresentados oportunamente


B - Proposta da SUINF

293. Ressalta-se que cabe a Concessionária zelar pelas condições da faixa de domínio da Rodovia, a qual deve adotar todas as medidas cabíveis para obter a remoção das interferências com as obras do PER, inclusive ações judiciais, de modo a definir as responsabilidades dos terceiros envolvidos, os quais devem arcar com o ônus de eventuais remanejamentos, conforme previsto nos documentos relacionados aos processos de autorização de uso e ocupação da faixa de domínio.

294. É sabido que muitas vezes o processo de obtenção da remoção/remanejamento das interferências demanda muito tempo, causando atrasos na execução das obras. Assim, com intuito de não comprometer a execução das obras do TAC, a ANTT permitiu a incorporação desses custos no PER, de forma que a Concessionária possa pagar ao terceiro pelo remanejamento ou executá-lo diretamente e, posteriormente, reaver esses valores judicialmente.

295. No entanto, a Concessionária não apresentou a prestação de contas conforme mencionado no último parágrafo do pleito. Dessa forma, não há o que ser analisado.



m 67 

8 - Acessos e ocupações irregulares

A - Proposta da Concessionária

296. A Concessionária apresentou o seguinte pleito:
(...)

Pelo exposto, a Concessionária requer que a ANTT aprove e adote o cronograma de trabalho para recuperação dos acessos e ocupações irregulares já protocolado na Agência em 19/04/2012, conforme Correspondência nº DSU-ENG 615/2012 (ANEXO 26). Vale ressaltar que o critério de classificação de gravidade dos acessos e ocupações, no qual o cronograma de trabalho foi baseado, foi aprovado pela ANTT por meio do Ofício Circular nº 041/2011/GEINV/SUINF de 22/09/2011.

B - Proposta da SUINF

297. A Concessionária requer que a ANTT aprove e adote o cronograma de trabalho para recuperação dos acessos e ocupações irregulares já protocolado na Agência em 19/04/2012 (protocolo nº 50500.046179/2012-21).

298. Cabe esclarecer que esse assunto é de competência da GEFOR e está vinculado ao processo nº 50500.047003/2012-96 (Regularização da Faixa de Domínio na Rodovia Régis Bittencourt).

299. Quanto à gestão do Contrato, verifica-se que o assunto refere-se à obras não obrigatórias, dessa forma, o cronograma é meramente indicativo. Assim, no momento, não há providências a serem adotadas por esta GEINV.

300. Ainda, considerando que basicamente a Concessionária apresentou justificativas por não ter regularizado os acessos até o final do 5º ano de concessão, neste momento, o pleito da Concessionária não será aceito,

301. Entende que o assunto deve ser retomado pela Concessionária junto a Gerência competente, GEFOR.



9.1 - Custos adicionais na implantação das praças de pedágio

A - Proposta da Concessionária

302. A Concessionária requereu, Na chamada Revisão Quinquenal,, o ressarcimento dos custos de materiais especiais gastos para poder executar as obras de infraestrutura das praças de pedágio em época inadequada. No entanto, não apresentou valores referente ao pleito.

303. Segundo a Concessionária, o prazo para execução das obras foram alterados em função de entraves insuperáveis identificados no primeiro ano de concessão, tais como atrasos na publicação dos Decretos de Utilidade Pública, necessários para a efetivação das desapropriações e obtenção da posse da terra, bem como dificuldades decorrentes da demora no licenciamento ambiental, já de conhecimento desta Agência.

B - Proposta da SUINF

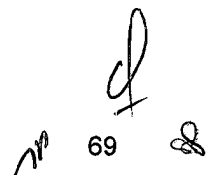
304. O assunto sobre atraso no início da cobrança das praças de pedágio já foi devidamente analisado pela ANTT, inclusive com reequilíbrio contratual.

305. Quanto ao custo de materiais especiais, a Concessionária escolheu o método construtivo que melhor lhe interessava para execução dessas obras, pois era seu interesse terminá-las no menor prazo possível, de modo a iniciar a cobrança de pedágio.

306. Lembramos que a Concessionária assumiu ao assinar o Contrato de Concessão, integralmente e para todos os efeitos, o risco pela variação nos custos dos seus insumos e mão-de-obra e o risco decorrente de erros na determinação de quantitativos para execução de obras e serviços previstos no PER.

307. Também 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.

308. Do exposto, não será aceito o pleito apresentado pela Concessionária.



Nº 69

9.2 - Reequilíbrio econômico financeiro em razão da implantação de cabines de pedágio adicionais.

A - Proposta da Concessionária

309. A Concessionária apresentou o seguinte pleito:

(...)

478. Para a elaboração de sua Proposta Comercial, no que se refere aos quantitativos de cabines nas Praças de Pedágio, a Concessionária levou em consideração todos os elementos então disponíveis. Nessa ocasião, a proposta foi formulada com base nas definições constantes do PER, nas contagens volumétricas de veículos realizadas pela Proponente em abril de 2005 e 2007 e nos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica.

479. Contudo, após a assinatura do Contrato, a Concessionária verificou que a quantidade de cabines de pedágio originalmente indicada nos Estudos de Viabilidade Técnica e calculada conforme contagens realizadas em 2005 e 2007, era inferior à efetivamente necessária para atender à Rodovia, conforme exigido no Edital.

(...)

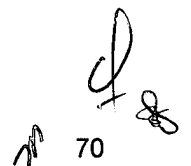
310. PLEITO

Pelo exposto, a Concessionária requer o reequilíbrio econômico-financeiro em razão dos custos com cabines de pedágio adicionais que tiveram de ser implantadas para melhor atender às reais necessidades da Rodovia, cujo detalhamento está no (ANEXO 28).

B - Proposta da SUINF

311. A Concessionária argumenta que somente após a assunção do Contrato, quando efetuou contagem efetiva do tráfego da Rodovia, foi possível avaliar de forma real e precisa as condições de tráfego e, por consequência, o quantitativo de cabines necessário, o qual se revelou superior ao previsto em sua proposta comercial para atendimento dos parâmetros indicados no PER.




70

312. Salientamos que é responsabilidade exclusiva da Concessionária, com base em seus critérios de dimensionamento, a 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.

313. Sobre esse assunto, destaca-se que dispõe os esclarecimentos do Edital para concessão da BR-116/PR/SP:

ANTT/Ouvidoria/ 2007-103048

Item ou Cláusula do edital ou anexos: Item 1.54 -Solicitação de esclarecimento: Cfme item 1.54 temos que "serão disponibilizados no DATA ROOM os projetos e documentos existentes na ANTT relativos às obras de variantes e contornos previstas para o Lote Rodoviário". PERGUNTAS: Aa ANTT irá disponibilizar projeto básico ou executivo das intervenções previstas a serem realizadas? A ANTT irá disponibilizar levantamentos de campo da situação atual do pavimento das rodovias a serem concedidas? A ANTT irá disponibilizar planilha de quantidades que servirá de base para estimar os investimentos e custos a serem realizados pela concessionária? A ANTT apresenta nos anexo um fluxo de caixa onde, evidentemente, pondera receitas e despesas. As receitas são provenientes de volumes de táfego/estudo de tráfego fornecido no edital. Já, as despesas, provêm de onde? Quais as planilhas de serviços e atividades que resultaram nas despesas ali consideradas?

Resposta:

A 2ª Etapa de Concessão das Rodovias Federais tem como base estudos realizados pelo Ministério dos Transportes que fundamentaram o cálculo de uma tarifa teto para cada trecho rodoviário a ser concedido. Estes estudos são meramente indicativos e, sua última versão, que considera as contribuições das Audiências Públicas 034 e 035 além das recomendações constantes no Acórdão 1405/2007, está disponibilizada no endereço eletrônico da ANTT (http://www.antt.gov.br/comunicadoaudiencia/antecedentes_eestudos.asp). Para a elaboração das propostas, o interessado deverá realizar todos os estudos e projetos que

Q. 71 8

considerar necessários para sua formulação, em conformidade com o indicado no item 1.56 dos Editais:

1.56 A Proponente arcará com todos os custos relacionados com a preparação e apresentação de sua proposta, não sendo a ANTT, em nenhuma hipótese, responsável por tais custos, quaisquer que sejam os procedimentos seguidos no Leilão ou seus resultados.

314. Do Edital fica claro que cabia a Concessionária realizar estudos para melhor definir os quantitativos para reduzir os riscos quando da apresentação da proposta de tarifa.

315. A Concessionária assumiu integralmente, para todos os efeitos, o risco decorrente de erros na determinação de quantitativos para execução de obras e serviços previstos no PER.

316. Do exposto, não será aceito o pleito relativo ao reequilíbrio do Contrato em razão dos custos com cabines de pedágio adicionais que tiveram de ser implantadas, segundo a Concessionária, para melhor atender as reais necessidades da Rodovia.

10 - Desgaste de Pavimento

A - Proposta da Concessionária

317. A Concessionária requereu o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato pelos agravos econômicos adicionais referentes ao desgaste de pavimento, em função dos efeitos do incremento de cargas no pavimento, em decorrência dos aumentos de tolerância sobre os limites de peso, passando de 5% para 10%, após aprovação da Lei nº 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros).

B - Proposta da SUINF

318. Conforme apresentando anteriormente nesta Nota Técnica, propôs-se a inclusão do custo adicional de manutenção do pavimento em detrimento da "Lei dos Caminhoneiros".

Q.

nr 72 8

11 - Revisão do enquadramento de risco das alíquotas RAT (riscos ambientais do trabalho)

A - Proposta da Concessionária

319. Na chamada Revisão Quinquenal, a Concessionária apresentou o seguinte pleito:

(...)

Pelo exposto, a Concessionária requer o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato pelos agravos econômicos adicionais referentes ao aumento da alíquota de RAT, conforme valores que serão apresentados oportunamente.

B - Proposta da SUINF

320. Verifica-se que o assunto foi considerado na Revisão de 2015, na qual foi aprovada a inclusão de novo item no Cronograma do PER, item 15.1 Revisão do Enquadramento de Riscos das Alíquotas RAT.

321. Do exposto, verifica-se que a Concessionária apenas reapresentou todos os pleitos da chamada Revisão Quinquenal, apresentada em 2014, sem qualquer atualização, não considerando as discussões que ocorreram posteriormente.

322. Tal procedimento apenas atrapalha o processo de análise da proposta de Revisão 2016, uma vez que o prazo para análise é exíguo e faz-se necessário mencionar todos os pleitos da Concessionária, mesmo que já analisados e com as discussões finalizadas.

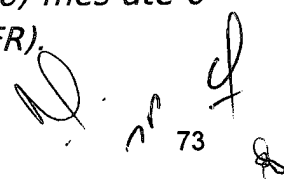
12. Reprogramações referentes a obras-de-arte especiais – OAEs

A - Proposta da Concessionária

323. Na chamada Revisão Quinquenal, a Concessionária apresentou o seguinte pleito:

(...)

528. O PER estabelece que na fase de Recuperação da Rodovia o reparo, reforço e reforma de todas as Obras de Arte Especiais (pontes, viadutos e passagens inferior e superior) da Rodovia devem ser executados do 7º (sétimo) mês até o final do 5º ano da concessão (item 1.2.3.4 do PER).


73

(...)

Contudo, não obstante os esforços realizados pela Concessionária, algumas obras não poderão ser concluídas até o final do 5º ano de concessão, por razões alheias à sua vontade.

(...)

PLEITO

Pelo exposto, a Concessionária requer a prorrogação do prazo para a conclusão das obras de recuperação das OAEs indicadas acima, conforme cronograma a ser apresentado oportunamente.

B - Proposta da SUINF

324. A Concessionária apenas apresentou justificativas pelo não cumprimento do estabelecido no PER quanto à conclusão da recuperação de OAE nos primeiros 5 anos de concessão, bem como solicitou a reprogramação dos cronogramas. No entanto, conforme previsto no Contrato e PER, não cabe a reprogramação de cronogramas relativos à obras não obrigatórias.

325. Assim, dispõe o Contrato:

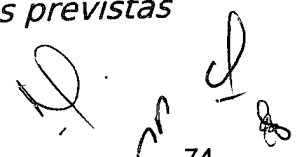
6.36 Não será objeto de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão o cronograma de execução das obras e serviços não obrigatórios conforme definido no Edital.

(...)

17.5. Definem-se como obras e serviços não obrigatórios aqueles cujos cronogramas de execução deverão ocorrer de forma a atender os parâmetros de qualidade definidos no PER, cujo cronograma apresentado tem caráter meramente indicativo.

(...)

17.16. O não atendimento dos parâmetros de qualidade estabelecidos no PER para as obras e serviços não obrigatórios ensejará a aplicação de penalidades previstas



326. Conforme previsto no PER, todos os itens referentes à RECUPERAÇÃO GERAL DA RODOVIA são considerados não obrigatórios, conforme descrição contida no Capítulo APRESENTAÇÃO. Dessa forma, seus Cronogramas de Execução são meramente indicativos, apesar de, obrigatoriamente, deverem ser concluídos os TRABALHOS INICIAIS até o 6º mês de concessão e a RECUPERAÇÃO DA RODOVIA até o 5º ano de concessão.

327. Do exposto, verifica-se que a proposta da Concessionária não respeita ao que dispõe o PER e Contrato, assim, não será aceita.

328. Quanto às justificativas, não cabe analisá-las neste momento, no entanto, a Concessionária poderá apresentá-las quando for notificada pelo não cumprimento dos parâmetros de desempenho.

13. Gastos com a conservação e manutenção de itens incorporados ao PER

13.1 Gastos com a conservação e manutenção de dispositivos de interseção

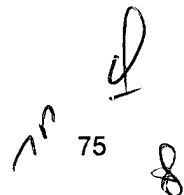
13.2. Gastos com a conservação e manutenção de barreiras de concreto

329. Verifica-se na Carta ABR/PLA/16085353, de 12/8/2016, que a Concessionária apresentou esses pleitos quando citou a Carta ARB/ENG/1512101, na qual propôs a inclusão de R\$ 32.809.163,24, e, posteriormente, quando citou a chamada Revisão Quinquenal, apresentada em 2014, na qual apenas informou que os valores seriam apresentados oportunamente.

330. Nota-se verifica-se que a Concessionária reapresentou todos os pleitos da chamada Revisão Quinquenal, sem compatibiliza-los com as demais pleitos já apresentados e, inclusive, citados na Carta ABR/PLA/16085353, que encaminhou a proposta para Revisão de 2016.

331. Ressalta-se que tal procedimento torna a proposta da Concessionária confusa e atrapalha o processo de análise da Revisão 2016, uma vez que o prazo para análise é exíguo e faz-se necessário mencionar todos os pleitos da Concessionária, mesmo que já analisados e com as discussões finalizadas.



75 

13.3. Gastos com elaboração de projetos de itens incorporados ao PER

A - Proposta da Concessionária

332. Na chamada Revisão Quinquenal, a Concessionária apresentou o seguinte pleito:

555. As revisões do PER, aprovadas pela ANTT, acarretaram aumento no valor dos investimentos necessários para a execução das obras novas, no valor total de R\$ 122.972.108,99 (a PI) (data base julho/2007).

556. Contudo, conforme já mencionado, apesar do aumento no volume de investimentos, o valor para elaboração dos correspondentes projetos permaneceu inalterado, o que ocasionou um desequilíbrio na equação econômico-financeira do Contrato inicialmente estabelecida.

557. Sendo assim, para que seja reequilibrado o Contrato, faz-se necessário o ressarcimento à Concessionária, cujos valores serão apresentados oportunamente.

PLEITO

Diante do exposto, a Concessionária requer a recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, tendo em vista o aumento no custo referente à elaboração de projetos, decorrente das obras incrementadas pelas revisões de PER, cujos valores serão apresentados oportunamente.

B - Proposta da SUINF

333. Ressalta-se que para definição dos valores das obras, a ANTT já considera no orçamento um percentual relativo ao projeto, dessa forma, não cabe qualquer incorporação posterior à título de projeto.

334. Assim, não será aceita a proposta da Concessionária.

14 - Critérios adotados para elaboração dos orçamentos de obras novas

A - Proposta da Concessionária

335. Na chamada Revisão Quinquenal, a Concessionária apresentou o seguinte pleito:

558. A Concessionária, na elaboração de orçamentos referentes a obras novas incluídas no PER, vem adotando as orientações estabelecidas pela própria ANTT em diversas notas e pareceres técnicos, os padrões estabelecidos pelo DNIT, nos termos exigidos pelo PER, e as orientações do TCU, estampadas em inúmeros acórdãos.

559. No entanto, tais orçamentos vêm sendo questionados pela Agência, o que traz incertezas quanto aos critérios e forma de cálculo a serem adotados, motivo pelo qual se faz imprescindível a promoção de amplo e aprofundado debate sobre a questão, e para tanto relacionamos abaixo as razões que embasaram os padrões até então adotados pela Concessionária.

(...)

PLEITO

Pelo exposto, a Concessionária requer a promoção de amplo e aprofundado debate com a Agência acerca dos critérios e da forma de cálculo a serem adotadas na elaboração de orçamentos referentes a obras novas

B - Proposta da SUINF

336. Cabe lembrar que esse assunto não deve ser tratado durante o processo de revisão, uma vez que não trata diretamente de alterações no PER.

337. Como não há o que ser analisado, relativo à proposta de revisão do PER de 2016, sugere-se que a Concessionária apresente os pleitos relativos às análises de projeto à Gerencia responsável por tais análises, a GEPRO.

P.

m *g*
77 *8*

338. Destaca-se que a ANTT sempre esteve à disposição para discutir procedimentos, no entanto, isso não quer dizer que deva acatar as considerações da Concessionária.

15. Ressarcimento de custos adicionais decorrentes de alterações no sistema de radiocomunicação

A - Proposta da Concessionária

339. Na chamada Revisão Quinquenal, a Concessionária apresentou o seguinte pleito:

587. Por meio da edição da Resolução nº. 568/2011, a ANATEL alterou determinados padrões estabelecidos no sistema de radiofrequência.

588. Dentre as alterações, a nova Resolução da ANATEL estabelece, no artigo 19 de seu Anexo, que após 31 de dezembro de 2012, não serão mais autorizados novos, nem renovadas autorizações de sistemas analógicos.

589. O descarte do sistema analógico, contudo, prejudicará a Concessionária, que o utiliza para fins de comunicação de voz entre o CCO, PRF, Bases e Veículos Operacionais, sendo esta, para operação de toda rodovia, visto que todas as ocorrências e as tomadas de decisão chegam e partem do CCO e irradiam para as demais estruturas e veículos.

590. Face a nova regulamentação da ANATEL, a Concessionária terá que alterar todo o seu sistema de radiodifusão, para implementar o sistema digital.

591. É de se ressaltar que os custos decorrentes da nova regulamentação não se relacionam com a hipótese de atualidade previsto pela Lei de Concessão.

592. A atualização de determinada tecnologia pressupõe a manutenção do modelo geral inicialmente adotado, cuja versão mais antiga implique ineficiência na prestação do serviço ou outro prejuízo ao interesse público.

593. Ora, a alteração de uma norma técnica que impõe a necessária substituição de todo um sistema plenamente

[Handwritten signature]
78

eficiente e que atende adequadamente às finalidades da concessão não constitui mera “atualização” de tecnologia.

594. Representa, pois, alteração de elementos da concessão, cujos custos não devem ser arcados pela Concessionária, visto que constitui hipótese de fato do príncipe.

595. E mesmo que se considere que a Resolução da ANATEL constitui hipótese de manutenção da atualidade do serviço, o que se faz apenas para fins de argumentação, ainda assim os custos não são imputáveis à Concessionária.

596. Isso porque, conforme explica Marçal Justen Filho, os custos decorrentes da atualização, a exemplo da necessidade de substituição de técnicas e equipamentos ou de treinamento de pessoal, não são suportados pelo concessionário. Vejamos:

(...)

597. A despeito da ressalva do mencionado jurista, de que a adoção ou não de uma nova tecnologia deve ser avaliada sob a relação custo/benefício, no caso, a atualização foi imposta pela ANATEL.

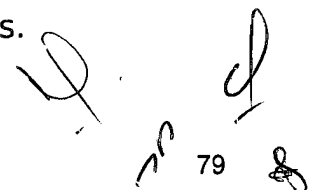
598. Em suma, verifica-se que os custos decorrentes da edição da Resolução nº. 568/2011 pela ANATEL não são imputáveis à Concessionária.

PLEITO

Pelo exposto, a Concessionária requer o reequilíbrio econômico-financeiro referente aos custos da substituição do sistema de radiocomunicação, cujos valores serão apresentados oportunamente.

B - Proposta da SUINF

340. A Resolução da ANATEL nº 568/2011, referida pela Concessionária, revoga a Resolução nº 523/2008, que já tinha no Artigo 18 a previsão de que a partir de 31/12/2012 não seriam mais autorizados novos, nem renovadas autorizações de sistemas analógicos.


79

341. De acordo com o PER, o Sistema de Comunicações, no qual está inserido o Sistema de Radiocomunicação, para suportar o sistema operacional da RODOVIA, deverá ser projetado para atender aos serviços de atendimento emergencial, de informações, de assistência ao usuário e de guarda e vigilância patrimonial, e deverá abranger toda a RODOVIA e integrar os diversos serviços de forma flexível, modular e capaz de suprir as necessidades a curto, médio e longo prazo.
342. O PER exige também que o Sistema de Comunicação deverá atender à rede de telefonia de emergência, bem como solicitações de dados e informações de modo geral, e servir como base e meio de integração dos sistemas de controle que serão implantados, devendo ser projetados de forma que possam servir à interconexão de equipamentos e sistemas diversos com sinais de voz, dados e vídeo.
343. Também, os diversos serviços do sistema operacional deverão utilizar recursos de telefonia, vídeo e dados, com tecnologia cuja implantação, desde a fase inicial, elimine a possibilidade de obsolescência em fases futuras, de modo a prever uma total compatibilidade ao longo da concessão.
344. Assim, desde os primeiros meses de operação, qualquer dos sistemas ou equipamentos implantados, total ou parcialmente, deverá ser inteiramente compatível com os sistemas definitivos. Todos os sistemas, meios de comunicação, protocolos e equipamentos deverão ser especificados de forma a garantir a compatibilidade com expansões e modificações futuras, com simples adições de equipamentos ou módulos e a respectiva reprogramação operacional dos sistemas.
345. Ressalta-se que segundo disposto no item 6.6.2.1 do PER, a Estação de Telecomunicações deverá ser o ponto de acesso digital com a rede de comunicação ou rádio digital. Essa disposição do PER indica a utilização de sistemas mais modernos, digital, em detrimento aos sistemas analógicos.
346. Ainda, os serviços relativos à reposição e à constante atualização de seus elementos e equipamentos, de modo a manter sua funcionalidade, deverão se dar a partir de suas respectivas instalações e se estender até o final da concessão. Seus Cronogramas de Execução são meramente indicativos, devendo a execução anual dos serviços corresponder às necessidades, de acordo com os Parâmetros de Desempenho exigidos.



347. Do exposto, verifica-se que já havia previsão no PER de implantação de sistema de comunicação digital. Dessa forma, o pleito da Concessionária não será aceito.

16 - Custos adicionais com pessoas para operação de balança

A - Proposta da Concessionária

348. Na chamada Revisão Quinquenal, a Concessionária apresentou o seguinte pleito:

Por meio do Ofício Circular nº 005/2012, de 05/06/2012 a ANTT encaminhou à Concessionária a Instrução de Serviço nº 038/2012/GEFIS/SUFIS.

Referida Instrução de Serviço estabelece 06 (seis) diferentes atividades de apoio à operação dos postos de pesagem veicular a serem exercidas pela Concessionária, respectivamente: (i) operador de precisão, (ii) operador de pista, (iii) operador de pátio, (iv) operador de atendimento, (v) operador de digitação e (vi) operador de controle de fuga.


A previsão, de cumprimento obrigatório pelas Concessionárias, altera substancialmente os custos de operação do sistema de pesagem, porquanto será necessária a contratação de efetivo, a fim de que seja viável a execução de todas as 06 (seis) atividades acima elencadas.

Aliás, nesse sentido, destaca-se que a própria Instrução de Serviço prevê a necessidade de adequação do número de colaboradores da Concessionária, para que o serviço seja atendido de forma eficiente. Vejamos:

*"Para plena aplicação deste dispositivo, são necessárias a adequação do número de colaboradores das concessionárias e seu devido treinamento, para consecução das atividades com eficiência, de acordo com as demais diretrizes estabelecidas pela Instrução de Serviços, descritas abaixo."
(D/n)*

Configura-se, pois, hipótese de alteração unilateral do contrato e enseja o respectivo reequilíbrio econômico-financeiro.



Nº 81 

Para adequar-se à nova Instrução Normativa, a Concessionária estima a necessidade de 04 (quatro) novos postos de trabalho por Posto de Pesagem, os quais devem ser preenchidos durante 24 horas, todos os dias da semana.

Assim, e tendo em vista que a Instrução de Serviços também estabelece que cabe à Concessionária a definição do número de colaboradores, a Concessionária estima a necessidade de contratação de 18 novos funcionários por cada posto de pesagem que já se encontra em operação, o que implicará aumento no custo de operação, nos termos abaixo demonstrados:

(...)

Portanto, para que a operação esteja adequada a Instrução de Trabalho já mencionada neste documento, o valor da operação para o Sistema de Pesagem Fixo será de R\$ 68.482.425,98 (Jul./2007).

PLEITO

Pelo exposto, a Concessionária requer o reequilíbrio econômico-financeiro no valor no valor de R\$ 68.482.425,98 (Jul./2007).

B - Proposta da SUINF

349. Segundo disposto no PER, os postos de pesagem fixos deverão, a critério da ANTT, operar permanentemente, durante 24 horas, todos os dias da semana.

350. Não há no PER a identificação da equipe necessária para atender de forma satisfatória o parâmetro de desempenho do PER. Assim, infere-se que a ANTT poderia indicar essa equipe de forma a atender ao Contrato.

351. A Concessionária entende que a equipe necessária para atender a Instrução de Serviços da ANTT é superior à prevista no PER, no entanto, lembra que Instrução de Serviços também estabelece que cabe à Concessionária a definição do número de colaboradores.

352. Do exposto, não há elementos que justifiquem a proposta da Concessionária.

17 - Alterações ao sistema ITS implementadas por meio das resoluções nº 3.323, nº 3.323-a e nº 3.576 - Reequilíbrio dos custos adicionais com o sistema ITS

353. Na chamada Revisão Quinquenal, a Concessionária apresentou o seguinte pleito:

O Sistema ITS é composto pelo Sistema de Detecção e Sensoriamento de Pista, Sistema de Sensoriamento Meteorológico, Painéis de Mensagem Variável Fixo e Móvel, Sistema de Detecção de Altura e pelas Câmeras de CFTV.

Com relação aos referidos sistemas, a ANTT editou uma série de Resoluções que passaram a regulamentar os equipamentos que deveriam ser implantados pelas Concessionárias das rodovias federais, com o objetivo de padronizar a troca de informações entre equipamentos ITS, como se verifica das Resoluções nº 3.323, nº. 3.323-A e nº 3.576.

É de se notar que as exigências estabelecidas por meio das Resoluções acima mencionadas alteraram consideravelmente o grau de sofisticação e a tecnologia dos equipamentos inicialmente previstos no PER.

Não bastasse isso, por meio destas Resoluções a ANTT determinou os preços e a vida útil dos equipamentos que deveriam ser levados em consideração pelas Concessionárias.

Pelos termos do item 5.140 do Edital e da cláusula 1.3 do Contrato, a Concessionária se sujeita às Resoluções editadas pela ANTT. Tais disposições, contudo, não eximem a Agência de seu dever constitucional de recompor o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato no caso de alteração das condições inicialmente pactuadas.

É inequívoco que a imposição de novas características técnicas e de custos unitários dos equipamentos alterou a situação jurídica previamente existente, fato que configura a

hipótese de alteração unilateral do Contrato, prevista no parágrafo 4º do artigo 9º da Lei 8.987/95, e enseja o respectivo reequilíbrio econômico-financeiro.

(...)

No caso, a imposição de especificações técnicas que não eram previstas originalmente resultou na necessidade de aquisição de equipamentos diversos dos estimados à época da elaboração das propostas, por vezes mais caros, o que resultou em maior onerosidade à Concessionária.

Ainda, a fixação dos valores unitários dos equipamentos pela ANTT foi formulada levando-se em consideração tão somente os valores dos equipamentos, desconsiderando-se os valores de infraestrutura necessários para a sua implantação, tais como base de concreto, caixas de passagem, travessia de rodovia e/ou interferências através de MND (método não destrutivo), escavação, reaterro, barreira rígida, energização etc., com os quais, no entanto, a Concessionária teve de arcar.

Ressalta-se que a desconsideração dos valores de infraestrutura pela Agência possui direta interferência nos custos de reposição e de conservação dos equipamentos, visto que relacionados ao valor unitário dos equipamentos determinado pela Agência.

Por fim, em razão das exigências feitas por meio das referidas Resoluções, foi necessária a instalação adicional de servidores de processamento de dados com alta capacidade de processamento, designados exclusivamente ao gerenciamento e armazenamento dos incidentes detectados por meio do Sistema ITS implantado, que não foram inicialmente previstos.

Percebe-se, portanto, que as alterações unilaterais introduzidas pela ANTT por meio das Resoluções nº 3.323, nº 3.323-A e nº 3.576 implicaram o desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, visto que a Concessionária teve que (i) adquirir equipamentos mais caros para atender à sofisticação exigida pela Agência, (ii) arcar com os custos de infraestrutura na implantação dos equipamentos, que foram desconsiderados pela ANTT, com direta interferência nos

custos de reposição e conservação previstos e (iii) arcar com os custos de instalação adicional de servidores de processamento.

(...)

PLEITO

Pelo exposto, a Concessionária solicita o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão para o fim de recompor os custos adicionais decorrentes das alterações no Sistema ITS implementadas por meio das Resoluções nº 3.323, nº. 3.323-A e nº 3.576, cujo detalhamento está apresentado no (ANEXO 38).

B - Proposta da SUINF

354. A Concessionária já havia apresentado na proposta de revisão de tarifa em 2012 o pleito relativo ao ITS (Carta ARB/PLA/12080195, de 30/8/2012, Processo nº 50500.061586/2012-68).

355. Na referida Carta, a Concessionária argumentou que a simples substituição dos valores do Cronograma de Investimentos da Proposta de Tarifa pelos valores nas Resoluções nº 3.323, 3.323 – A e 3.576/2010 da ANTT, efetuada na Revisão de 2010, não considerou os valores de infraestrutura necessária para implantação dos equipamentos do ITS, como: base de concreto, caixas de passagem, MND (método não destrutivo), escavação, re-aterro, barreira rígida, energização, etc.

356. Argumentou que os valores das Resoluções da ANTT referem-se apenas aos equipamentos, não estando agregados a eles nenhum outro custo. Assim, solicitou a inclusão de valores adicionais relativos à infraestrutura dos equipamentos.

357. Ainda, argumentou que as Resoluções desta ANTT alteram significativamente as especificações técnicas dos equipamentos, previstos inicialmente no PER, elevando o nível de sofisticação e tecnologia, o que causou uma restrição na oferta de produtos habilitados, implicando em aumento de preços praticados pelo fornecedores desses equipamentos. Dentre as melhorias exigidas destacou a necessidade dos equipamentos operar em conformidade com o protocolo NTCIP.

358. Dessa forma, propôs a inclusão no PER dos valores apresentados nos quadros a seguir:

Sistema de detecção e sensoriamento de pista (por faixa)	
DESCRIÇÃO	VALORES R\$ (jul/2007)
Eq. + infraestrutura básica (Resolução nº 3.5.76)	33.312,05
Infraestrutura complementar	38.043,82
TOTAL	71.355,87

6.3.1.2 – Sistema de Painéis de Mensagens Variáveis – Fixos	
DESCRIÇÃO	VALORES R\$ (jul/2007)
Eq. + infraestrutura básica (Resolução nº 3.5.76)	379.387,24
Infraestrutura complementar	55.521,64
TOTAL	434.908,88

6.3.1.4 - Sistema de Sensoriamento Meteorológico	
DESCRIÇÃO	VALORES R\$ (jul/2007)
Eq. + infraestrutura básica (Resolução nº 3.5.76)	65.698,77
Infraestrutura complementar	55.521,64
TOTAL	121.220,41

6.3.1.5 – Sistema de Detecção de Altura	
DESCRIÇÃO	VALORES R\$ (jul/2007)
Eq. + infraestrutura básica (Resolução nº 3.5.76)	34.237,39
Infraestrutura complementar	38.043,82
TOTAL	72.281,21

6.3.1.7 - Sistema de Circuito Fechado de TV – CFTV	
DESCRIÇÃO	VALORES R\$ (jul/2007)
Eq. + infraestrutura básica (Resolução nº 3.5.76)	43.028,07
Infraestrutura complementar	38.043,82
TOTAL	81.071,89

359. Quanto à ANTT não ter levado em conta outros custos necessários para a implantação dos equipamentos ITS, abaixo reproduzimos algumas das conclusões do Ofício Circular 29/2011/GEINV/SUINF, de 13.06.11, encaminhado às Concessionárias ARTERIS:

[Handwritten signature]

“2. Sobre o assunto, informamos que os custos dos equipamentos aprovados pela Diretoria incluem a aquisição e implantação dos mesmos, inclusive com base e suporte.

3. Destacamos ainda que a elaboração de projetos e sondagem está prevista no PER no item Projetos.

4. A respeito de implantação do gradil de proteção, barreiras de concreto ou metálicas para proteção e sinalização vertical e horizontal, lembramos que os referidos custos estão previstos no item 1.2.5 do PER - Elementos de Proteção e Segurança, conforme definido naquele documento, tendo em vista inclusive que os quantitativos já estavam previstos no PER.

5. Informamos também que os custos relativos a aquisição e implantação do sistema de detecção de incidentes do sistema de CFTV estão definitivamente inclusos nos custos do CFTV aprovado.

6. Destacamos ainda que, havendo a necessidade, nos casos de posicionamento de alguns dispositivos, em caráter excepcional, devidamente justificado, será analisada por essa ANTT a inclusão de custo relativos à rede de alimentação de energia elétrica e rede de dados, interligação dos sistemas de rede de dados (entre o dispositivo e o backbone mais próximo), utilização de método não destrutivo para transposição da rodovia.

7. Entretanto, para isso, é necessária a apresentação de projeto executivo e orçamento pontualmente, de forma a evidenciar claramente o custo adicional daquela localização com todas as justificativas necessárias, para análise e aprovação da ANTT. “

360. Na Nota Técnica nº 3 /2012/GEINV/SUINF, de 30/10/2012, a ANTT informou, novamente, que para inclusão de novos custos no PER a Concessionária deveria detalhar, com base em projeto, as obras e serviços, que comprovadamente não estão contempladas no custo definido pela Resolução nº 3.576/2010 desta ANTT, bem como deveria apresentar o correspondente orçamento.

D.

87

para correção do problema, conforme Parecer Técnico a ser apresentado oportunamente por esta Concessionária.

Assim, as intervenções realizadas pela Concessionária foram muito além da mera restauração e aumento de eficiência dos dispositivos de drenagem, conforme obrigação constante do PER. Foram implantados novos dispositivos de drenagem, tanto superficiais (longitudinais e transversais) quanto profundos, pois, como dito, a mera recuperação da funcionalidade dos dispositivos existentes não era suficiente para atender às necessidades da Rodovia, o que certamente foi além do escopo dos serviços previsto no Item 1.2.4.1, citado acima.

Sendo assim, a Concessionária tem direito à recomposição dos gastos incorridos com a implantação de novos drenos.

PLEITO

Pelo exposto, a Concessionária requer a recomposição dos custos de implantação de novos drenos, cujo detalhamento está apresentado no (ANEXO 39).

B - Proposta da SUINF

367. Verifica-se que no PER estava previsto o aumento da eficiência dos dispositivos de drenagem:

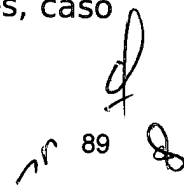
1.2 RECUPERAÇÃO DA RODOVIA

(...)

1.2.4.1 Escopo dos Serviços

Nesta fase, deverão ser realizados os serviços de restauração e aumento da eficiência dos dispositivos de drenagem, além da recomposição ou substituição das obras-de-arte correntes – OAC's, considerando o cadastro elaborado e apresentado à ANTT na fase dos TRABALHOS INICIAIS. Também deverão ser concluídos os trabalhos de recuperação da drenagem superficial, incluindo sarjetas, valetas, meios-fios, saídas d'água, caixas coletoras, descidas d'água, etc.

368. Ainda, está prevista implantação de novos dispositivos, caso a monitoração indique a necessidade:





A implantação ou complementação dos sistemas de drenagem, a partir da construção dos elementos necessários, conforme a monitoração venha a detectar a necessidade, deverá obedecer às Especificações de Serviços de Drenagem do DNIT. As obras de drenagem deverão ser orientadas em concordância com as obras de terraplenagem e pavimentação.

369. Está claro que o PER prevê não apenas a recomposição do dispositivos de drenagem existentes, mas também a implantação de novos dispositivos de drenagem, caso venha a ser indicado pelo monitoração da Rodovia.

370. Assim, verifica-se que a implantação de novos dispositivos já consta entre as obrigações da Concessionária e, portanto, não cabe reequilíbrio do Contrato.

371. Do exposto, não será aceita a proposta apresentada pela Concessionária.




7/11/90 

IV - Planilha Resumo dos Itens Alterados na 9º Revisão Extraordinária

OBRAS E SERVIÇOS INCLUÍDOS NO PER

ITEM	DESCRIÇÃO	QUAN T.	ANO	VALOR (R\$)
4.1.2	Manutenção do pavimento – Lei nº 13.103/2015	1	8º ao 25º	103.474.613,03
11.2	Verba para implementação do 3º Termo Aditivo ao Convênio nº 08/2008	1	8º ao 13º	10.067.155,89
14.2	Administração da Concessionária (Resolução nº 3.651/2011).	1	7º e 8º	628.190,53

OBRAS EXCLUÍDAS DO PER

OBRAS POSTERGADAS (sem considerar Inexecuções e TAC)

11.2	Verba para implementação do 3º Termo Aditivo ao Convênio nº 08/2008	1	7º e 8º	2.605.677,46
14.2	Administração da Concessionária (Resolução nº 3.651/2011).	1	7º e 8º	162.594,27

*Justificativas descritas no corpo do texto

III - CONCLUSÃO

372. Do exposto, propõe-se a alteração do texto do PER e do Cronograma Financeiro de Investimentos da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A, conforme planilha apresentada anexa.

0 - ... do S +