



Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias - Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
SCES, Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Polo 08 Brasília - DF, CEP 70.200-003 - Fone: (61) 3410.1741

NOTA TÉCNICA Nº 037/2014/GEINV/SUINF

Ref.: Processo nº 50500.120082/2014-59

Assunto: Proposta de 7ª Revisão Ordinária e 7ª Extraordinária do Programa de Exploração da Rodovia - PER, da Rodovia Fernão Dias, BR-381/SP/MG.

Brasília, 03 de outubro de 2014.

1. A presente Nota Técnica apresenta a análise da proposta da Concessionária Autopista Fernão Dias S.A., encaminhada por meio das Cartas GPE-429/2014, de 13.05.14 e GPE-671/14, de 21.08.2014 para Revisão Ordinária e Extraordinária com alteração do cronograma físico financeiro vigente da BR-381/SP/MG, aprovado por meio da 4.208 de 11.12.2013.
2. O presente documento considera a Portaria n.º 102/2014/SUINF/ANTT, de 20.06.2014, a qual aprovou a postergação no cronograma de obras e serviços previstos no Programa de Exploração da Rodovia - PER da Rodovia BR-381/MG/SP, explorada pela Concessionária Autopista Fernão Dias S/A, para o ano subsequente, em função de inexecuções apuradas no 6º ano de Concessão, conforme disposto no Parecer Técnico 101/2014/GEINV/SUINF de 05/05/2014.
3. Nesta Nota Técnica não serão consideradas as obras que fazem parte do Plano de Ação do Termo de Ajuste de Conduta - TAC celebrado entre a ANTT e a Concessionária Autopista Fernão Dias S/A, aprovado pela Diretoria desta ANTT por meio da Deliberação nº 214, de 14/8/2013.
4. Do exposto, esclarecemos que as modificações no cronograma de investimentos serão classificadas, preliminarmente, por esta GEINV, em revisão ordinária, revisão extraordinária, fluxo marginal e fluxo original. No entanto, essa classificação deverá ser ratificada pela GEROR, uma vez que os reflexos alteram o cálculo da tarifa básica de pedágio efetuada por aquela Gerência.
5. Para cada item do PER analisado, apresentamos a Proposta da Concessionária acompanhada, se for o caso, dos devidos Comentários, e a Proposta SUINF que é a proposta final a ser considerada, levando em

Ja
AN 7

conta os comentários e as observações feitas sobre a Proposta da Concessionária.

6. Também quando for o caso, 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.

8. Cabe lembrar que houve a 6ª Revisão Extraordinária - Inclusão de valores para operação dos controladores eletrônicos de velocidade em função do 3º Termo Aditivo ao Convênio de Cooperação Técnica nº 08/2008, aprovada pela Resolução 4.380, de 29.08.14.

Análise

I- Inexecuções do 6º ano da Concessão

9. As inexecuções do 6º ano da Concessão foram apuradas por meio do Parecer Técnico 101/2014/GEINV/SUINF, de 05.05.14, e conforme Portaria SUINF nº 102, de 20.06.14, foi autorizada a postergação no cronograma físico financeiro, do 6º para o 7º ano da concessão, das obras e serviços previstos no Programa de Exploração da Rodovia – PER da Concessionária Autopista Fernão Dias S/A, apuradas como inexecução no 6º ano.

Proposta SUINF

10. Como os efeitos financeiros na Tarifa Básica de Pedágio, causados pela postergação no cronograma de obras e serviços do 6º para o 7º ano da concessão, das obras e serviços previstos no Programa de Exploração da Rodovia – PER da Concessionária Autopista Fernão Dias S/A, apuradas como inexecução no 6º ano, dependem de autorização da Diretoria Colegiada na ocasião das revisões ordinárias, propõe-se a adequação do Cronograma Financeiro de Investimentos, conforme disposto abaixo:



ITEM 1.2.5.3 – Recuperação de Passivos Ambientais

DESCRIÇÃO	Fluxo	TOTAL DO ITEM 1.2.5.3	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)					
			2º ANO	3º ANO	4º ANO	5º ANO	6º ANO	7º ANO
Vigente	CT	11.777.559,94		1.541.843,82		262.777,75	9.972.938,37	
	FO	11.297.559,90		1.541.843,00		262.777,75	9.492.939,15	
	FM	479.999,22					479.999,22	
Proposta RO	CT	11.777.559,94		1.541.843,82		262.777,75	656.131,09	9.316.807,28
	FO	10.641.428,81		1.541.843,00		262.777,75	656.131,09	8.836.808,06
	FM	479.999,22						479.999,22

ITEM 5.1.3 – Ruas Laterais em Pista Simples (investimento)

Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.3 (valores em R\$ - data base julho/2007)									
	Fluxo	TOTAL DO ITEM 5.1.3	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)						
			4º ANO	5º ANO	6º ANO	7º ANO	8º ANO	9º ANO	10º ANO
Vigente	FO	68.542.330,83	1.165.434,86	2.274.489,04	23.330.866,43	4.545.186,95		12.361.761,34	12.361.761,34
Proposta RO	FO	68.542.330,83	1.165.434,86	2.274.489,04	22.363.013,23	5.513.040,15		12.361.761,34	12.361.761,34
	Fluxo	TOTAL DO ITEM 5.1.3	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)						
			11º ANO	12º ANO	13º ANO	14º ANO	15º ANO	16º ANO	17º ANO
Vigente	FO	68.542.330,83	12.502.830,85						
Proposta RO	FO	68.542.330,83	12.502.830,85						

ITEM 5.1.16.1 – Implantação de Defensas Metálicas

Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.16 (valores em R\$ - data base julho/2007)								
	Fluxo	TOTAL DO ITEM 5.1.16 (investimento)	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)					
			3º ANO	4º ANO	5º ANO	6º ANO	7º ANO	8º ANO
Vigente	FO	42.946.057,39		5.160.101,11	4.060.417,41	21.122.491,37	12.603.047,50	
Proposta RO	FO	42.946.057,39		5.160.101,11	4.060.417,41	2.046.853,41	31.678.685,46	

Handwritten signature/initials

ITEM 5.1.17 – Implantação de Barreiras de Concreto

Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.17 (valores em R\$ - data base julho/2007)								
	Fluxo	TOTAL DO ITEM 5.1.17 (investimento)	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)					
			3º ANO	4º ANO	5º ANO	6º ANO	7º ANO	8º ANO
Vigente	FO	12.076.598,31		1.055.997,71	478.937,94	4.555.873,81	5.985.788,85	
Proposta RO	FO	12.076.598,31		1.055.997,71	478.937,94	1.356.175,05	9.185.487,61	

ITEM 6.1.2 – Implantação e instalação dos equipamentos e sistemas (CCO)

Cronograma físico-financeiro para o item 6.1.2 (valores em R\$ - data base julho/2007)									
DESCRIÇÃO	Fluxo	TOTAL DO ITEM 6.1.2 (investimento)	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)						
			1º ANO	2º ANO	3º ANO	4º ANO	5º ANO	6º ANO	7º ANO
Vigente	FO	9.986.493,31	9.487.168,64		449.392,20			49.932,47	
Proposta RO	FO	9.986.493,31	9.487.168,64		449.392,20				49.932,47

ITEM 6.5.1.1 – Balanças Fixas

Cronograma físico-financeiro para o item 6.5.1.1 (valores em R\$ - data base julho/2007)									
DESCRIÇÃO	Fluxo	TOTAL DO ITEM 6.5.1.1 (investimento)	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)						
			3º ANO	4º ANO	5º ANO	6º ANO	7º ANO	8º ANO	
VIGENTE	FO	8.065.019,81				1.061.759,95	7.003.259,86		
	FM	27.382.977,58					27.382.977,58		
	CT	35.447.997,39				1.061.759,95	34.386.237,44		
PROPOSTA RO	FO	8.065.019,81				701.759,95	7.363.259,86		
	FM	27.382.977,58					27.382.977,58		
	CT	35.447.997,39				701.759,95	34.746.237,44		

ITEM 6.7.1 – Sistema de Atendimento ao Usuário - Implantação das Edificações

Cronograma físico-financeiro para o item 6.7.1 (valores em R\$ - data base julho/2007)									
	Fluxo	TOTAL DO ITEM 6.7.1 (investimento)	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)						
			1º ANO	2º ANO	3º ANO	4º ANO	5º ANO	6º ANO	7º ANO
VIGENTE	FO	5.702.400,00	3.991.680,00	356.400,00	1.056.132,00	52.272,00		245.916,00	
PROPOSTA RO	FO	5.702.400,00	3.991.680,00	356.400,00	1.056.132,00	52.272,00		222.156,00	23.760,00

JK

7/11/07

11. Cabe lembrar ainda que, caso a reprogramação do cronograma proposta seja autorizada, o texto do PER deverá ser alterado, conforme apresentado a seguir, de forma a se adequar à reprogramação.

[...]

1.2.5.3 Parâmetros de Desempenho

Os terraplenos e obras de contenção da RODOVIA deverão receber os serviços previstos de recuperação, com priorização estabelecida de acordo com a necessidade, baseada nos resultados do estudo realizado nos TRABALHOS INICIAIS e na MONITORAÇÃO DA RODOVIA, de modo a garantir a segurança dos usuários. Todos os serviços previstos deverão ser realizados até o final do 5º ano da concessão. No caso dos Passivos Ambientais referentes à Cláusula 5.31 do Edital, deverão ser realizados até o final do 7º ano¹.

[...]

6.7.4 Cronograma de Execução IMPLANTAÇÃO DAS EDIFICAÇÕES IMPLANTAÇÃO E INSTALAÇÃO DOS EQUIPAMENTOS E SISTEMAS

Os serviços relativos à implantação e à instalação dos Sistemas de Atendimento ao Usuário deverão se dar do 1º ao 6º-7º ano.²

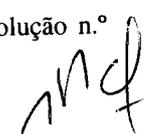
II – Proposta Autopista Fernão Dias por meio da Carta nº GPE-429/2014

12. Através da Carta GPE-429/2014, a Concessionária encaminhou os dados referentes ao 6º ano do Contrato de Concessão para a realização da 7ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio.

Proposta Concessionária

13. A Concessionária apresentou os valores referentes às Receitas complementares, acessórias ou alternativas, recursos de Desenvolvimento 

¹ Redação dada pela 7ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária do PER, aprovada pela Resolução n.º X.XXX, de xx.xx.xxxx

² Redação dada pela 7ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária do PER, aprovada pela Resolução n.º X.XXX, de xx.xx.xxxx 

Tecnológicos, criação, alteração e extinção de tributos ou encargos e estes assuntos estão sendo tratados pela GEROR.

II – Proposta Autopista Fernão Dias por meio da Carta nº GPE-671/2014

14. A Concessionária complementou a Carta acima referida e apresentou os valores referentes à aplicação de IRT provisório, arredondamento da tarifa e defasagem de reajuste tarifário e estes assuntos também estão sendo tratados pela GEROR.

15. Neste documento, a Concessionária apresentou também as repercussões no cronograma financeiro decorrente das inexecuções do 6º ano, que já foram objeto de análise nesta Nota Técnica, no item I- Inexecuções do 6º ano da Concessão.

16. A Concessionária apresentou também as repercussões no cronograma financeiro decorrente de alterações no Programa de Exploração por inclusão, exclusão ou alterações de obras e serviços, autorizados pela ANTT, em caráter excepcional ou em regime de emergência.

17. A Concessionária solicita e reitera a inclusão das seguintes obras no PER, visando, segundo a mesma, atender as necessidades existentes atualmente na rodovia para uma melhor segurança e conforto - de seus usuários:

Implantação de ITS no Contorno de Betim

Proposta Concessionária

18. A Concessionária, a fim de garantir o pleno atendimento e a segurança dos usuários da rodovia, propõe a implantação de ITS no Contorno de Betim com os seguintes equipamentos:

- Sistema de Detecção e Sensoriamento de Pista: 12 faixas;
- Sistema de Painéis de Mensagens Variáveis – fixos: 2 painéis;
- Sistema de Circuito Fechado de TV – CFTV: 4 câmeras;
- Sistema de Controle de Velocidade: 4 faixas; e
- Rede de Fibra Óptica: 8,13 km.

JL

ML *CF*

Comentários

19. A Concessionária não apresentou os estudos que justificassem a necessidade de instalação desses equipamentos e dos quantitativos solicitados, impossibilitando a análise desse pleito.

Proposta SUINF

20. Diante do exposto e considerando não ser possível a análise técnica do pleito da Concessionária no momento, propõe-se não acatar este pleito nesta Revisão.

Obras de Combate a Enchentes no km 83+900 e entre o km 64+795 e o km 66+934.

Proposta Concessionária

21. A Autopista Fernão Dias propõe a inclusão de custos para as obras de combate a enchentes no km 83+900, pista norte e sul, com o objetivo de solucionar os problemas de alagamentos na região provocados pela deficiência do sistema de drenagem existente a jusante da Rodovia - construído pela Prefeitura Municipal de São Paulo - e pela grande quantidade de material carreado para a rodovia, produzida pela ocupação urbana desordenada e irregular existente à montante, fatores externos e alheios ao controle da Concessionária, ocasionando a redução/obstrução dos dispositivos de drenagem existentes na rodovia.

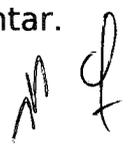
22. Adicionalmente, propõe a inclusão de custos relativos à obra de canalização do Córrego Itaim entre o km 64+795 e o km 66+934, executada em 2010, junto as Praças de Pedágio P1, no km 66+600 (pista sul) e no km 65+700 (pista norte), a fim de combater as enchentes e inundações frequentes na Rodovia Fernão Dias e nos trechos urbanos na Região de Mairiporã/SP, a partir da retificação, alargamento, e aumento da extensão do canal até o encontro com o Rio Juqueri.

Comentário

23. Este assunto está sendo tratado em processo específico, nº 50500.013946/2014-11 e sua análise encontra-se em fase final nesta GEINV.

Proposta SUINF

24. Diante do exposto e considerando não estar concluída a análise técnica do pleito da Concessionária no momento, propõe-se apresentar as conclusões sobre o assunto em Nota Técnica complementar.



Contorno de Betim – Implantação da duplicação da OAE e do ramo 100 no Trevo do Bairro Bandeirinhas – Manutenção do originalmente solicitado pela Concessionária.

Proposta Concessionária

25. A Autopista Fernão Dias solicitou, por meio da Carta GPE - 878/13, a inclusão dos custos adicionais relativos à implantação do ramo 100 e da duplicação da OAE desse ramo, no Contorno de Betim, bem como a reconsideração da redução do valor pela sua extensão.

26. Segundo a Concessionária, as obras de implantação do ramo 100 e da duplicação da OAE desse ramo não estavam previstas no projeto original do DNIT, utilizado para a elaboração da Proposta Comercial.

27. A Concessionária informa também que, tal Contorno era pré-existente, e na proposta da Concessionária foi prevista uma verba global para a Conclusão do Contorno, e não um valor equivalente por quilômetro. Portanto, o valor previsto para a execução das obras de conclusão do Contorno de Betim não pode ser reduzido já que havia se obrigado somente a concluir as obras já iniciadas e que a precificação das obras foi feita com base no projeto elaborado pelo DNIT, correspondendo a um valor global.

28. A Concessionária solicita, para tanto, os valores de R\$ 2.787.790,70 e R\$ 2.222.164,88 para o 6º ano.

Comentários

29. Este pleito já foi analisado durante a 4ª Revisão Ordinária e 3ª Extraordinária e a 6ª Revisão Ordinária e 5ª Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio e as análises concluíram pela recusa em atender o pleito da Concessionária.

30. Nestas análises foi considerado que era de responsabilidade da Licitante a realização de todos os estudos necessários e a vistoria do trecho concedido para a formulação de sua proposta comercial, além de entender que a Concessionária tinha a obrigação de analisar o projeto e vistoriar o trecho, propondo a melhor alternativa considerando o valor proposto.

31. Quanto à redução da extensão da duplicação foi mantido o entendimento de que essa alteração deve ser considerada pelo valor médio previsto por quilômetro, conforme determinado pelo Contrato de Concessão.

“17.33. A alteração na extensão prevista no item 17.32, para mais ou para menos, será considerada nas Revisões Ordinárias pelo valor médio, por quilômetro, de cada obra,

Ja

M d

*apresentada pela Participante em sua Proposta Comercial.”
(grifo nosso)*

32. A Concessionária não apresentou fato novo que altere o entendimento anterior da ANTT.

Proposta SUINF

33. Com o exposto acima e não existindo fato novo que altere o entendimento da ANTT, este pleito não pode ser aceito.

Orientações Geotécnicas para a Correção da Plataforma Existente do Contorno de Betim

Proposta Concessionária

34. A Concessionária solicita a aprovação e a inclusão no contrato, do Projeto Executivo com as Orientações Geotécnicas para correção da Plataforma existente do Contorno de Betim – necessário para execução da obra de Conclusão do Contorno – item 5.1.2 do PER – no valor de R\$9.747.943,49 (data-base: julho/2007).

35. O Relatório contemplou os segmentos detectados pelo estudo em questão e os respectivos projetos geotécnicos e orientativos do projeto de recuperação.

Comentários

36. Este assunto foi tratado durante a 5ª Revisão Ordinária e 4ª Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio, com o entendimento de que todas as obras necessárias para a execução do Contorno de Betim dentro da faixa de domínio fazem parte da obra do Contorno, dentro do item 5.1.2.1, não cabendo reequilíbrio nesses casos.

37. A Concessionária não apresentou fato novo que altere o entendimento anterior da ANTT.

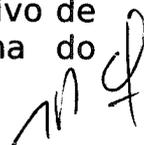
Proposta SUINF

38. Com o exposto acima e não existindo fato novo que altere o entendimento da ANTT, este pleito não pode ser aceito.

Recuperação dos Passivos Ambientais existentes na Plataforma do Contorno de Betim

Proposta Concessionária

39. A Concessionária solicita a aprovação do Projeto Executivo de Recuperação dos Passivos Ambientais existentes na Plataforma do



contorno de Betim – Previsto no item 5.1.2 do PER. São obras que não se confundem com os serviços de terraplenagem previstos no item – portanto não integram o escopo de suas obrigações.

40. A Concessionária solicita o valor de R\$ 3.415.897,92.

Comentários

41. Este assunto foi tratado durante a 5ª Revisão Ordinária e 4ª Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio, com o entendimento de que todas as obras necessárias para a execução do Contorno de Betim dentro da faixa de domínio fazem parte da obra do Contorno, dentro do item 5.1.2.1, não cabendo reequilíbrio nesses casos.

42. A Concessionária não apresentou fato novo que altere o entendimento anterior da ANTT.

Proposta SUINF

43. Com o exposto acima e não existindo fato novo que altere o entendimento da ANTT, este pleito não pode ser aceito.

Estabilização do Talude Rochoso fora da Plataforma do Contorno de Betim

Proposta Concessionária

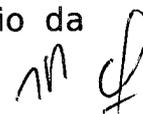
44. Segundo a Concessionária, estas obras foram necessárias para a conclusão do Contorno de Betim, previsto no item 5.1.2 do PER, as quais não integram o escopo do citado item, pois são obras que contemplam serviços de contenções e recuperação de erosões fora da plataforma do corpo estradal, visando a sua integridade.

45. Segundo a mesma, tal problema somente foi identificado após o início efetivo da obra de Conclusão do Contorno de Betim (2ª etapa), motivo pelo qual tal solução ora apresentada não constava no projeto aprovado por essa Agência para conclusão do Contorno de Betim.

46. Dessa forma, a Concessionária considera que esta obra não está prevista no PER e, conseqüentemente, não considerada na proposta da Concessionária, e solicita a sua inclusão ao contrato com o devido reequilíbrio econômico-financeiro no valor de R\$ 973.116,30 (data base: julho/2007).

Comentários

47. O projeto foi apresentado pela Concessionária por meio da Carta nº GIPE-1074/13, de 07.10.13.



48. Este pleito foi analisado e respondido por meio do Ofício 2605/2013/GEINV/SUINF, de 19.11.2013, considerando que a estabilização do referido talude rochoso está contemplado no item 5.1.2 – Conclusão do Contorno de Betim/MG do cronograma do PER.

49. A Concessionária não apresentou fato novo que altere o entendimento anterior da ANTT.

Proposta SUINF

50. Com o exposto acima e não existindo fato novo que altere o entendimento da ANTT, este pleito não pode ser aceito.

Alargamento de OAE e Implantação de Estruturas de Contenções para Execução das Terceiras Faixas

Proposta Concessionária

51. Segundo a Concessionária, foi apresentado pelas cartas GPE-876/13, de 20/08/2013, e GPE-117113, de 16/10/2013, os Projetos Executivos e Orçamentos de Muros de Contenção e de Alargamentos de OAEs, com os seus devidos orçamentos para sua inclusão ao Contrato de Concessão com o devido reequilíbrio econômico-financeiro:

- km 513+900 ao km 521 +155 - Pista Sul - 7,255 km
- km 520+200 ao km 525+200 - Pista Norte - 5,0 km
- km 555+710 ao km 561+398 - Pista Norte - 5,688 km

52. A Concessionária alega que, pelo fato de o PER, em seu item 5.2.4, estabelecer a execução de 13,0 quilômetros de terceiras faixas, em segmentos descontínuos, entre os km 515 e km 580, e ainda apresentar um equívoco, pois prevê a implantação de terceiras faixas em locais onde já são existentes, a ANTT solicitou à Concessionária que apresentasse um estudo com novas localizações para substituição destes casos.

53. Nesse estudo, a Concessionária propôs os segmentos de terceiras faixas abaixo, entre o km 515 e 580/MG e que foram aprovados pela ANTT:

- *km 513+900 ao km 521+155 - Pista Sul - 7,255 km*
- *km 520+200 ao km 525+200 - Pista Norte - 5,0 km
(correspondente ao km 520+200 ao km 525+800 -*

- *Pista Norte - 5,600 km)*
- *km 527+795 ao km 528+760 - Pista Norte - 0, 965 km*
- *km 539+500 ao km 541+770 -Pista Sul - 2,27 km*
- *km 555+710 ao km 561+398 - Pista Norte - 5,688 km*

54. Como a extensão total de 21,178 km dos projetos aprovados neste segmento entre o km 515 e o km 580 é superior aos 13 km previstos inicialmente no PER, a Concessionária apresentou os projetos de muros de contenção e alargamento de OAEs, em complementação aos projetos aprovados das terceiras faixas, porém estes custos, segundo a mesma, não fazem parte da obrigação prevista nesse item e tão pouco foram consideradas na proposta comercial.

55. As adequações do PER às reais necessidades da Rodovia resultaram na definição de localização de trechos das terceiras faixas em locais diversos do originalmente previstos no PER, e implicaram custos adicionais com muros de contenção e alargamentos de OAEs.

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

57. Dessa forma, sob a alegação de que as obras de Muros de Contenção e de Alargamentos de OAEs, propostas no projeto apresentado não estão previstas no PER, a Concessionária solicita a sua inclusão ao contrato com o devido reequilíbrio econômico-financeiro no valor de R\$ 25.444.634,48 (data base: julho/2007), de acordo com os orçamentos apresentados.

Comentários

58. Primeiramente, cabe informar que as cartas mencionadas no parágrafo 51 foram respondidas por meio dos Ofícios nº 2156/2013/GEINV/SUINF, de 13.09.13, e nº 2608/2013/GEINV/SUINF, de 20.11.2013.

59. O entendimento da GEINV expresso nestes Ofícios foi de objeção aos orçamentos apresentados pela Concessionária, pelo fato dessas obras estarem contempladas no item 5.2.2 do PER – Execução de Terceiras Faixas, tendo por base o disposto nas Perguntas e Respostas do Edital de Concessão da 2ª Etapa – Fase I, conforme disposto a seguir:

JA

nn f

'ANTT/Ouvidoria/ 2007-1 031 96

Anexo II (PER) - Item 1.2.3, 1 2.3.2 Procedimentos Executivos - PARA TODOS OS LOTES - Os serviços correspondentes a alargamentos ou alongamentos adicionais, para incorporar implantações de novas faixas de rolamento, não deverão ser considerados como serviços de recuperação, mas como de MELHORAMENTOS DA RODOVIA, conforme disposto no Capítulo 5.

Questionamento:

Favor precisar os trechos (entre quais quilômetros) deverá(ão) ser executada(s) a(s) terceira (s) faixas(s).

Resposta:

Os serviços que envolvem alargamentos ou alongamentos de OAEs, que trata o item 1.2.3 são considerados como Serviços de Recuperação e não de Melhoramentos. A localização das terceiras faixas encontra-se no PER. No entanto, eventuais alterações necessárias não ensejarão revisão de contrato. "

60. Este assunto também foi tratado durante a 6ª Revisão Ordinária e 5ª Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio, com o entendimento de que o valor da proposta comercial da Concessionária para implantação de terceira faixa, também engloba todos os serviços para sua implantação, inclusive obras de contenção e alargamentos de obras de arte especiais e por isso, não foi aceito do pleito de reequilíbrio.

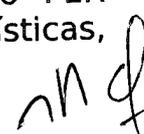
Proposta SUINF

61. Com o exposto acima e não existindo fato novo que altere o entendimento da ANTT, este pleito não pode ser aceito.

Alteração da classificação do trevo no km 586+025 - de trevo parcial para trevo completo

Proposta Concessionária

62. Segundo a Concessionária, o item 5.1.4 - Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial - do PER determina a execução de 3 unidades de trevos com estas características,



que deveriam ser executados ao longo dos 5º e 6º anos de vigência da Concessão.

63. Durante a 4ª Revisão Ordinária, a ANTT autorizou a substituição da implantação de um trevo parcial por um trevo completo, a ser executado no km 586+025.

64. Porém, segundo a Concessionária, durante a 5ª Revisão Ordinária, a ANTT reconsiderou tal entendimento, considerando:

- que o projeto executivo relativo ao referido trevo apresentava características compatíveis com trevos parciais (e não completos), de acordo com o Manual de Interseções do DNIT;
- indicou que sua equipe de fiscalização apurou que não havia necessidade de execução de trevo completo na referida localidade;
- determinou que o referido trevo deveria ser parcial, e não completo, conforme anteriormente definido no PER.

65. Segundo a Concessionária, tal determinação deve ser novamente alterada, definindo-se que o trevo a ser executado no km 586+025 deve ser completo e não parcial, pois existe a viabilidade de implantação de trevo completo no km 586+025, pois este proporciona aos usuários todos os movimentos possíveis e porque, diante da aceitação, pela ANTT, da implantação de trevo completo no km 586+025, a Concessionária elaborou o respectivo projeto executivo, aprovado pela ANTT e concluiu as obras de implantação do trevo completo, com os custos correspondentes.

66. Durante a 6ª Revisão Ordinária, por meio da carta GPE-1185/13, além de todas as explicações e justificativas já elencadas anteriormente, a Concessionária levantou a questão a respeito do entendimento sobre trevo completo e parcial que consta no Manual de Projeto de Interseções do DNIT, 2ª edição.

67. A Concessionária novamente requer a reconsideração da decisão da ANTT a respeito desta questão, devendo-se considerar o trevo, que está concluído no km 586+025, como completo e como consequência, a alteração do quantitativo previsto no item 5.1.4 – Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial - do PER (de 3 para 2 trevos parciais a serem executados pela Concessionária), ou o reequilíbrio econômico-financeiro no Contrato de Concessão como uma nova obra a incluir no PER, do tipo Interconexão em “T” e “Y” (Trombeta).

Comentários

68. Este assunto já foi tratado durante a 6ª Revisão Ordinária e 5ª Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio com o seguinte entendimento:

JK

AN *Q*

“O projeto executivo do trevo em desnível completo no km 586+025, apresentado pela Concessionária, contempla um trevo com todos os movimentos possíveis, porém, considerando que a interseção se trata de encontro de duas vias, e não de um cruzamento, não há possibilidade de implantação de um Trevo Completo (com todos os 16 movimentos).

Do exposto, sugerimos que o trevo do km 586+025 seja mantido no item 5.1.9 – Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla, Parcial.”

69. É importante observar que a interconexão tipo Trombeta, pelo Manual de Interseções do DNIT, é considerado um trevo parcial.

70. A Concessionária não apresentou fato novo que altere o entendimento anterior da ANTT.

Proposta SUINF

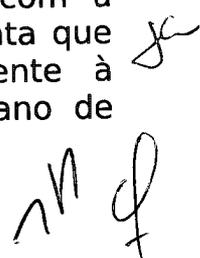
71. Com o exposto acima e não existindo fato novo que altere o entendimento da ANTT, este pleito não pode ser aceito.

Correção da apuração da inexecução e desmembramento do total previsto no item *Call Box* referente à implantação da fibra óptica.

Proposta Concessionária

72. A Concessionária reitera a solicitação para a correção da apuração da inexecução realizada por esta Agência no item 6.6.1.2, referente ao 4º Ano Concessão informando que os serviços de implantação da fibra óptica dos 562,1 km foram concluídos e;

73. Para o desmembramento do valor total previsto no item *Call Box*, referente à implantação da fibra óptica, pois, segundo seu entendimento, houve equívoco ao segregar o valor total do item em três anos e que na 5ª Revisão Ordinária este erro permaneceu, com a postergação do valor de R\$ 6.744.198,12 para o 7º ano. Argumenta que tal valor faz parte da parcela das obras civis correspondente à implantação da fibra óptica, concluída antes do término do 4º ano de concessão.



Comentários

74. Este assunto já foi tratado durante a 6ª Revisão Ordinária e 5ª Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio com entendimento de não aceitação a esses pleitos da Concessionária, tendo em vista:

75. Com relação às Inexecuções apuradas por meio do Parecer Técnico nº 98/2012/GEINV/SUINF, de 18/07/2012, a Concessionária foi informada que, para a sua elaboração, foram consideradas as informações contidas no Relatório de Inexecuções da Concessionária, encaminhado por meio da Carta GPE-172/12, de 16/03/2012, e nos Relatórios Anuais de Fiscalização da Unidades Regionais de São Paulo e Minas Gerais, encaminhados por meio do Memorando nº 49/2012/COINF-URSP, de 08/03/2012, Memorando nº 120/2012/COINF/URMG, de 04/05/2012 e nº 133/2012/COINF/URMG, de 11/05/2012.

“Assim, reiteramos o disposto no referido parecer técnico acerca das execuções, para o item 6.6.1.2 B, verificadas em campo pelas Coordenações de Infraestrutura das Unidades Regionais de Minas Gerais e São Paulo:

Estava prevista a implantação de fibra óptica em toda Rodovia até o final do 4º ano de Concessão.

A equipe de fiscalização de São Paulo informou o percentual de 60% (27,12 km) com relação ao previsto no ano (45,2 km), o que equivale a 30% do total no estado de São Paulo (extensão: 90,4 km) e 4,83% do total da Rodovia (extensão: 561,90 km).

A equipe de fiscalização de Minas Gerais informou que não houve execução de fibra óptica no 4º ano de concessão (...).”

76. Acerca do desmembramento do valor total previsto no item *Call Box*, foi destacado o disposto na Nota Técnica nº 21/2011/GEINV/SUINF, o:

“Tendo em vista que deverá haver previsão de custos de obras civis para a implantação dos call boxes e considerando ainda que a Concessionária propôs o cronograma em 2009 e encaminhou o Projeto Executivo de fibra óptica naquele ano, entendemos que os custos previstos no 5º ano são relativos às obras civis de implantação dos call boxes e não à fibra óptica.”

77. A Concessionária não apresentou fato novo que altere o entendimento anterior da ANTT.

Ja

*M
F*

Proposta SUINF

78. Com o exposto acima e não existindo fato novo que altere o entendimento da ANTT, este pleito não pode ser aceito.

Correção dos valores anuais previstos no item 6.3.2.1 - Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistemas de Detecção e Sensoriamento de Pista.

Proposta Concessionária

79. A concessionária considera que o prazo de reposição desse equipamento é de 5 anos e, portanto, sua primeira reposição será no 8º ano de concessão e não no 9º ano e assim sucessivamente para as demais reposições até o 25º ano de concessão.

80. Assim, solicita a alteração do cronograma de execução deste item 6.3.2.1 do PER.

Proposta SUINF

81. A solicitação da Concessionária procede, tendo em vista a Resolução ANTT nº 3.576, de 02.09.2010 que dispõe sobre as especificações e preços dos Sistemas ITS (Intelligent Transportation Systems) a serem adotados nas rodovias federais concedidas, reguladas pela ANTT, portanto, propõe-se a adequação do Cronograma Financeiro de Investimentos, conforme disposto abaixo:

Cronograma físico-financeiro item 6.3.2.1 Sistema de Detecção e Sensoriamento de Pista - Reposição (valores em R\$ - data base: julho/2007)								
	Total do Item	1º ANO	2º ANO	3º ANO	4º ANO	5º ANO	6º ANO	7º ANO
Cronograma Vigente	1.865.469,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Proposta Concessionária	1.865.469,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Proposta ANTT								
Revisão Extraordinária - Original	1.865.469,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Revisão Extraordinária - Marginal								
Revisão Extraordinária - Total	1.865.469,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

	8º ANO	9º ANO	10º ANO	11º ANO	12º ANO	13º ANO	14º ANO	15º ANO	16º ANO
Cronograma Vigente	0,00	466.367,46	0,00	0,00	0,00	0,00	466.367,46	0,00	0,00
Proposta Concessionária	466.367,46	0,00	0,00	0,00	0,00	466.367,46	0,00	0,00	0,00
Proposta ANTT									
Ver Extraor - Original	466.367,46	0,00	0,00	0,00	0,00	466.367,46	0,00	0,00	0,00
Rev Extraor - Marginal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Rev Extraor - Total	466.367,46	0,00	0,00	0,00	0,00	466.367,46	0,00	0,00	0,00

sc

and

	17º ANO	18º ANO	19º ANO	20º ANO	21º ANO	22º ANO	23º ANO	24º ANO	25º ANO
Cronograma Vigente	0,00	0,00	466.367,46	0,00	0,00	0,00	0,00	466.367,46	0,00
Proposta Concessionária	0,00	466.367,46	0,00	0,00	0,00	0,00	466.367,46	0,00	0,00
Proposta ANTT									
Rev Extraor - Original	0,00	466.367,46	0,00	0,00	0,00	0,00	466.367,46	0,00	0,00
Rev Extraor - Marginal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Rev Extraor - Total	0,00	466.367,46	0,00	0,00	0,00	0,00	466.367,46	0,00	0,00

Correção dos valores anuais do item 5.1.9 – Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla – Parcial, considerados na 6ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária.

Proposta Concessionária

82. A Autopista Fernão Dias solicita a correção do valor lançado no 6º e 7º anos de concessão nas planilhas utilizadas no cálculo da 6ª Revisão, pelo fato das obras desse item integrarem o TAC firmado entre a ANTT e a Concessionária e, portanto, terá um processo de apuração de inexecuções em processo específico. Solicita a correção de valores conforme quadro a seguir:

Proposta SUINF

83. A solicitação da Concessionária procede por se tratar de erro material: estas obras fazem parte do TAC e no cronograma do Plano de Ação aprovado à época consta o término de duas unidades para o 6º ano e mais outra a ser executada no 7º ano confirmando a solicitação da Concessionária, portanto, propõe-se a adequação do Cronograma Financeiro de Investimentos, conforme disposto abaixo:

Cronograma físico-financeiro item 5.1.9.1 3 unidades (valores em R\$ - data base: julho/2007)								
	Total do Item	1º ANO	2º ANO	3º ANO	4º ANO	5º ANO	6º ANO	7º ANO
Cronograma Vigente	12.454.141,98	-	-	-	-	4.981.656,79	7.472.485,19	-
Proposta Concessionária	12.454.141,98	-	-	-	-	4.981.656,79	3.321.104,53	4.151.380,66
Proposta ANTT								
Revisão extraordinária Original	12.454.141,98	-	-	-	-	4.981.656,79	3.321.104,53	4.151.380,66
Revisão extraordinária Marginal	-	-	-	-	-	-	-	-
Revisão extraordinária - Total	12.454.141,98	-	-	-	-	4.981.656,79	3.321.104,53	4.151.380,66

JK

mf

Correção dos valores anuais do item 5.2.2.1 – Execução de Terceiras Faixas, consideradas na 6ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária.

Proposta Concessionária

84. A Autopista Fernão Dias solicita a correção do valor lançado no 6º e 7º anos de concessão nas planilhas utilizadas no cálculo da 6ª Revisão, pelo fato das obras desse item integrarem o TAC, firmado entre a ANTT e a Concessionária e, portanto, um terá processo de apuração de inexecuções em processo específico. Solicita a correção de valores conforme quadro a seguir:

Proposta SUINF

85. A solicitação da Concessionária procede por se tratar de erro material: estas obras fazem parte do TAC e no cronograma do Plano de Ação aprovado à época constam estas obrigações confirmando a solicitação da Concessionária, portanto, propõe-se a adequação do Cronograma Financeiro de Investimentos, conforme disposto abaixo:

Cronograma físico-financeiro item 5.2.2.1 88 km, nos dois sentidos: km 90,4 ao km 64,7/SP e km 478,2 ao km 490,0/MG; 13 km entre o km 515 e km 580/MG (valores em R\$ - data base: julho/2007)								
	Total do Item	1º ANO	2º ANO	3º ANO	4º ANO	5º ANO	6º ANO	7º ANO
Cronograma Vigente	41.215.758,77	-	-	-	-	-	27.279.207,29	13.936.551,48
Proposta Concessionária	41.215.758,77	-	-	-	-	-	6.422.618,90	34.793.139,87
Proposta ANTT								
Revisão Original extraordinária -	41.215.758,77	-	-	-	-	-	6.422.618,90	34.793.139,87
Revisão Marginal extraordinária -	0,00	-	-	-	-	-	-	-
Revisão extraordinária - Total	41.215.758,77	-	-	-	-	-	6.422.618,90	34.793.139,87

Correção do texto do PER, publicado no site, referente à 6ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária.

Proposta Concessionária

86. De acordo com as cartas GPE-116/14, de 10/02/2014, e GPE-314/14, de 27/03/2014, a Concessionária reitera a solicitação de alterações no texto do PER, publicado no site da ANTT, conforme aprovado na 6ª Revisão Ordinária e Revisão Extraordinária e de acordo com as premissas do TAC. A seguir seguem as correções solicitadas:

Execução de Ruas Laterais em Pista Simples:

– 94,26 km de Ruas Laterais nos segmentos dispostos a seguir, a serem executadas do 4º ao 11º ano, sendo: – km 49 ao km 50 pista Norte Atibaia – 1,0 km; km 3,5 ao km 4,0 - em segmentos descontínuos - região de Vargem; km 478,2 ao km 497 em segmentos descontínuos; ~~km 74 ao km 90 em segmentos descontínuos – região de São Paulo;~~ km 534 ao km 536 segmentos descontínuos; km 588 ao km 591 segmentos descontínuos; km 662 ao km 668 segmentos descontínuos; km 684 ao km 685 segmentos descontínuos; km 723 ao km 724 segmentos descontínuos; km 869 ao km 871 segmentos descontínuos; km 877 ao km 890 segmentos descontínuos; km 935 ao km 937 segmentos descontínuos; km 44 ao km 46 segmentos descontínuos; km 55 ao km 63 segmentos descontínuos; Retorno do Bairro de São João – no Contorno de Betim; km 561 ao km 565 em segmentos descontínuos – região de Itaguara; km 52,9 ao km 54,0 – pista norte – 1,1 km; km 66 km ao km 68 – em segmentos descontínuos – Região de Mairiporã, ~~km 74 ao km 79.~~

Execução de Passarelas sobre Pista Dupla:

– 50 unidades a serem executadas do 2º ao 7º ano: ~~4~~ 14 na região de Contagem/Betim- 3 na região de São Joaquim de Bicas -2 na região de Igarapé – 1 na região de Itatiaçu – 1 na região de Itaguara - 2 – 1 na região de Carmópolis de Minas - 1 na região de Perdões - 2 na região de Três Corações - 2 na região de Cambuí - 1 em ~~São Gonçalo de Sapucaí~~ São Sebastião de Bela Vista – 1 na região de Careaçú - 1 em Pouso Alegre - 1 2 em Estiva - - 1 2 em Itapeva, - 1 em Extrema - 8 11 na região de Atibaia - 6 4 na região de Mairiporã ~~– 20 adicionais a serem definidas.~~

Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla – Parcial:

– 3 unidades, a serem executadas no 5º e 6º 7º ano.

Proposta SUINF

87. A solicitação da Concessionária procede visto que as alterações realmente ocorreram durante o processo da 6ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária e durante a apresentação do Plano de Ação do TAC pela Concessionária, portanto, propõe-se a adequação do PER conforme disposto acima.

Correção dos valores anuais das Receitas Acessórias:

Proposta Concessionaria

88. A Concessionária solicita a alteração do valor correspondente a Receitas Acessórias do 4º ao 6º ano de concessão, conforme valores

JK

M
♀
20

informados anualmente para ANTT, de acordo com as solicitações recebidas.

Comentário

89. Este assunto deverá ser tratado pela GEROR.

Correção dos valores anuais das Despesas Administrativas com Receitas Alternativas:

Proposta Concessionária

90. Considerando que a apuração das Despesas Administrativas é regulamentada como 15% da Receita Acessória, a Concessionária solicita a alteração dos valores apurados.

Comentário

91. Este assunto deverá ser tratado pela GEROR.

Inclusão do valor relativo ao benefício do REIDI, que não foi apurado até o momento da sua renovação:

Proposta Concessionária

92. De acordo com as justificativas enviadas pela carta DS 348/14 a ANTT a respeito dos custos das obras, pela falta do benefício do REIDI, e com o relatório de "investimentos efetuados sem o benefício do REIDI - Período: 09/11/2013 a 18/05/2014", anexo a esta carta, a Concessionária solicita a inclusão do valor de R\$ 4.302.270,18, para o devido equilíbrio econômico-financeiro da tarifa.

Comentário

93. Este assunto deverá ser tratado pela GEROR.

Perdas de Receitas:

Solicitação Concessionária

94. Segundo a Concessionária, em virtude de acontecimentos alheios a sua responsabilidade ocasionaram perda de receita, solicitam o reequilíbrio dos valores mencionados a seguir:

- Praça de Pedágio P1 - Mairiporã.
- Em 21/06/2013, houve manifestação popular na Praça de Pedágio cie Mairiporã, resultando numa perda de receita no valor de R\$

3.295,60, pois 1.582 veículos foram liberados para passar pelo pedágio sem a necessidade de pagar a tarifa.

- Praça de Pedágio P6 - Santo Antônio do Amparo.
- Em 17/04/2012, houve manifestação do MST na Praça de Pedágio de Santo Antônio do Amparo, resultando numa perda de receita no valor de R\$ 11.238,50, pois 2.868 veículos foram liberados para passar pelo pedágio sem a necessidade de pagar a tarifa.
- Em 15/01/2013, houve manifestação do MST na Praça de Pedágio de Santo Antônio do Amparo, resultando numa perda de receita no valor de R\$ 11.438,00, pois 3.491 veículos foram liberados para passar pelo pedágio sem a necessidade de pagar a tarifa.

Comentário

95. Este assunto deverá ser tratado pela GEROR.

Item 11. Verba de aparelhamento da PRF - Polícia Rodoviária Federal

Proposta Concessionária

96. A Concessionária apresentou o valor realizado com o aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal de R\$ 1.056.852,00 (previsto R\$ 1.037.500,00).

97. A Concessionária solicita também a alteração do valor referente ao 5º ano de concessão lançado na Planilha de Fluxo Original, apurado na 6ª Revisão Ordinária, no item 11 - Verba para Aparelhamento da PRF, conforme valor aprovado por meio da 6ª Revisão Ordinária e 5ª Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio.

98. Além disso, solicita também a reconsideração da Agência com relação à aprovação do valor de R\$ 338.342,16, referente à compra de "Kit colete balística" e "Bota tática Gurtela / Missões Dry" (270 coletes balísticos e 300 botas), materiais estes que, segundo a mesma, estão dentro do escopo do Convênio nº 0007/2009, firmado entre a Concessionária e o Departamento de Polícia Rodoviária Federal – DPRF/MJ, com a interveniência da ANTT, reprovados por meio da Nota Técnica no 036/2013/GEINV/SUINF, em 07/11/2013, cujos documentos de pedido de compra da DPRF, carta da Concessionária solicitando explicações a respeito do pedido e a resposta do DPRF, apresentam em anexo.

Comentários

99. A 4ª SRPRF/MG do Departamento de Polícia Rodoviária Federal, informou que esta Superintendência possui 3 (três) delegacias



amparadas pelo Convênio e que receberam os equipamentos que foram glosados da prestação de contas da Concessionária, totalizando 225 policiais.

100. Segundo o Parágrafo Quarto da Clausula Quinta do Convênio 007/2009 que regula a utilização desses recursos, os montantes previstos devem ser alocados nos Postos do DPRF conforme definido no Programa de Exploração da Rodovia – PER, anexo ao Contrato de Concessão, Edital 002/2007. No Programa de Exploração, foram contemplados apenas as Unidades Operacionais (antigos Postos da PRF).

101. Devemos observar que a responsabilidade das Concessionárias é sobre a área compreendida pela(s) Rodovia(s) e respectivas faixas de domínio, assim como seus acessos e áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas dentro da faixa de domínio.

102. Na documentação apresentada pela Concessionária não ficou claro se todos os 225 policiais são utilizados para fiscalização do trecho da Rodovia concedida, fato este que a Concessionária deverá comprovar, para que seu pleito possa ser aceito.

103. Quanto ao valor lançado no cronograma físico financeiro no 5º ano da Concessão referente ao valor do item 11 Aparelhamento da PRF, o mesmo está de acordo com previsto na 6ª Revisão Ordinária e 5ª Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio.

104. Foram verificados os documentos apresentados pela Concessionária e que comprovariam os gastos para Aparelhamento da Policia Rodoviária Federal e levando em conta o Convênio 007/2009, a ANTT aprovou o valor de R\$ 447.427,54 valor julho/2007 (R\$ 624.394,68 valor atual).

Conclusão

105. Com o exposto acima, os pleitos da Concessionária referentes ao 5º ano de Concessão não podem ser aceitos.

106. Com referência às prestações de conta do ano 6º, considerando os valores apurados pela ANTT, propõe-se a adequação do Cronograma Financeiro de Investimentos, conforme disposto abaixo:

Cronograma físico-financeiro item 11.1 Verba para Aparelhamento da PRF (valores em R\$ - data base: julho/2007)								
	Total do Item	1º ANO	2º ANO	3º ANO	4º ANO	5º ANO	6º ANO	7º ANO
Cronograma Vigente	24.041.206,17	949.284,00	871.569,00	283.396,05	571.092,66	615.864,46	1.037.500,00	1.037.500,00
Proposta Concessionária	24.060.558,17	949.284,00	871.569,00	283.396,05	571.092,66	615.864,46	1.056.852,00	1.037.500,00
Proposta ANTT								
Revisão Ordinária - Original	23.451.133,71	949.284,00	871.569,00	283.396,05	571.092,66	615.864,46	447.427,54	1.037.500,00
Revisão Ordinária - Marginal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Revisão Ordinária - Total	23.451.133,71	949.284,00	871.569,00	283.396,05	571.092,66	615.864,46	447.427,54	1.037.500,00

ju

m f 23

	8º ANO	9º ANO	10º ANO	11º ANO	12º ANO	13º ANO	....	24º ANO	25º ANO
Cronograma Vigente	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	....	1.037.500,00	1.037.500,00
Proposta Concessionária	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	....	1.037.500,00	1.037.500,00
Proposta ANTT									
Ver Ord - Original	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	....	1.037.500,00	1.037.500,00
Rev Ord - Marginal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	....	0,00	0,00
Rev Ord - Total	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	....	1.037.500,00	1.037.500,00

107. Observamos que o saldo de R\$ 609.424,46 irá para a modicidade tarifária.

Item 8. Verba de Desapropriação Solicitação Concessionária

108. A Concessionária apresentou o valor de R\$ 4.461.579,00 (previsto R\$ 844.258,29) referente à Verba de Desapropriação para o 6º ano da Concessão.

109. A Concessionária solicita também a reconsideração dessa Agência dos custos, segundo a mesma, comprovados de avaliações, custas judiciais, entre outros, não aceitas pela 6ª Revisão Ordinária, uma vez que a incorporação destes valores no processo segue as premissas contidas no Ofício Circular no 016/2012/GEINV/SUINF, de 06/07/2012.

Comentários

110. Inicialmente informamos que o Ofício Circular nº 016/2012/GEINV/SUINF, de 06/07/2012, apenas orienta como qualquer documentação referente a desapropriação deverá ser encaminhada à ANTT. Em nenhum momento indica que serão aceitos todos os documentos enviados, sem a devida análise.

111. A Concessionária apresentou uma série de despesas alegando serem referentes a desapropriações e ficou a dúvida a respeito de quais dessas despesas poderiam ser aceitas com sendo custos decorrentes das Desapropriações, ou se seriam despesas que a Concessionária já havia considerado em sua Proposta Comercial.

112. Cabe à Concessionária promover desapropriações autorizadas pelo Poder Concedente, necessárias à execução e conservação de obras e serviços vinculados à Concessão e a promoção e conclusão dos processos judiciais de desapropriações cabem exclusivamente à Concessionária, competindo sua fiscalização à ANTT, a qual deverá prestar auxílio que lhe possa ser exigido.

Ja

110
q

113. A Concessionária Autopista Fernão Dias dispõe de verba para indenizar as desapropriações necessárias ao cumprimento das metas e objetivos da Concessão nos valores descritos no PER.

114. Para as Concessões da 2ª Etapa, fase I e Fase II consta nos editais que a proposta tarifária da Proponente deverá embutir o custo da elaboração de todos os projetos executivos necessários à execução das obras e serviços constantes do PER, bem como custos das respectivas licenças ambientais e execução das desapropriações necessárias.

115. Quanto às despesas necessárias para se efetuar as indenizações, nos editais da 2ª Etapa de Concessões consta que a *“proposta tarifária da Proponente deverá embutir o custo da elaboração de todos os projetos executivos necessários à execução das obras e serviços constantes do PER, bem como custos das respectivas licenças ambientais e execução das desapropriações necessárias”*.

116. Sendo assim, as despesas que podem ser consideradas como sendo custos decorrentes das Desapropriações e que não foram considerados na Proposta Comercial da Concessionária:

117. A indenização, que é o pagamento pela Concessionária ao terceiro desapropriado, é um custo que deverá ser aceito como decorrente do processo de Desapropriação.

118. A indenização, quando realizado por acordo entre ela e terceiro indicado deverá estar baseado em laudo de avaliação subscrito por perito especializado, a ser apresentado à ANTT, terá seu valor confrontado com o valor que consta no Laudo de avaliação.

119. O pagamento via ação judicial, no caso onde não se consegue um acordo entre as partes, e a despesa de registro não podem ser consideradas como simples despesas administrativas, estando configuradas como despesas específicas, decorrente exclusivamente do processo de Desapropriação.

120. O custo com a elaboração do laudo de avaliação também poderá ser aceito, já que decorre diretamente do processo de Desapropriação, mas desde que seu valor seja coerente com o valor indenizado.

121. A percepção da necessidade de desapropriação para uma obra só ocorre após a execução do seu projeto, sendo que os levantamentos necessários à execução dos Decretos de Utilidade Pública são os mesmos já elaborados na fase de execução do projeto. Os projetos são de responsabilidade da Concessionária e é previsto em sua Proposta Comercial, verba para elaboração dos mesmos. Ja

122. Assim fica claro que as despesas com Declarações de Utilidade Pública devem estar incluídas nas despesas de projeto, e não na de Desapropriações. M f

123. Deve-se considerar também que a Concessionária conta com estruturas administrativas cujo custo já foi previsto em suas Propostas Comerciais e a maioria das pequenas despesas que poderiam ocorrer em função das desapropriações se confundem com as despesas usuais da concessionária, não podendo ser desassociadas uma das outras.

124. O restante das despesas que possam vir a ocorrer deve ser considerado como simples despesa administrativa.

125. Sendo assim, serão aceitas para comprovar a aplicação dos recursos utilizados referentes às desapropriações, as seguintes despesas:

- Indenizações pagas, após ser confrontado com o valor do Laudo;
- Valor pago via ação judicial, quando as desapropriações não forem amigáveis;
- Gastos com o registro de imóveis;
- Elaboração do Laudo, desde que seu valor seja coerente com o valor indenizado.

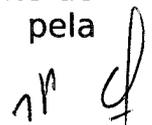
126. Com as premissas acima apresentadas, foi analisada toda a documentação encaminhada pela Concessionária referentes ao 6º ano da Concessão e foram apuradas as despesas que realmente poderiam ser consideradas como despesas específicas de desapropriação, apenas não considerando, no momento, os valores referentes a gastos com avaliação, visto não termos os laudos de avaliação para verificação da coerência entre o valor avaliado e o custo da avaliação.

127. O valor apurado pela ANTT foi de R\$ 4.211.773,55 valor jul/2007 (R\$ 5.639.922,16 valor atual), lembrando que o mesmo deverá ser confrontado com os valores apurados nos Laudos de Avaliação que a Concessionária deverá apresentar.

128. Este valor é superior ao valor previsto para o 6º ano no Cronograma Financeiro de Investimentos e foram despesas necessárias para o bom andamento dos cronogramas das obras executadas na Concessão.

Proposta SUINF

129. Diante do exposto e considerando que o valor apurado pela ANTT ser maior do que o previsto no cronograma vigente e de não ter sido apresentado os respectivos Laudos de Avaliação, propõe-se a considerar nesta revisão apenas o valor no limite do PER, com a adequação do Cronograma Financeiro de Investimentos, conforme disposto abaixo. O restante do valor, R\$ 3.367.515,26, juntamente com o pleito referente ao 5º ano de Concessão, será reavaliado após a apresentação, pela



Concessionária, dos laudos de avaliação necessários para verificação dos valores pagos e poderá ser incluído na próxima revisão.

Cronograma físico-financeiro item 8.1 Verba para Desapropriações e Indenizações (valores em R\$ - data base: julho/2007)								
	Total do Item	1º ANO	2º ANO	3º ANO	4º ANO	5º ANO	6º ANO	7º ANO
Cronograma Vigente	32.016.400,00	3.741.700,00	4.234.458,89	3.609.326,46	16.193.414,65	3.393.241,71	844.258,29	-
Proposta Concessionária	35.633.720,71	3.741.700,00	4.234.458,89	3.609.326,46	16.193.414,65	3.393.241,71	4.461.579,00	-
Proposta ANTT								
Revisão Ordinária - Original	32.016.400,00	3.741.700,00	4.234.458,89	3.609.326,46	16.193.414,65	3.393.241,71	844.258,29	-
Revisão Ordinária - Marginal								
Revisão Ordinária - Total	32.016.400,00	3.741.700,00	4.234.458,89	3.609.326,46	16.193.414,65	3.393.241,71	844.258,29	-
Revisão extraordinária - Original	0,00	-	-	-	-	-	-	-
Revisão extraordinária - Marginal							0	-
Revisão extraordinária - Total							0	-

IV - Planilha Resumo dos Itens Alterados na 7º Revisão Extraordinária

OBRAS E SERVIÇOS INCLUÍDOS NO PER (Fluxo Marginal)

ITEM	DESCRIÇÃO	QUANT.	ANO	VALOR (R\$)
	Nenhuma			

OBRAS EXCLUÍDAS DO PER

	Nenhuma			
--	---------	--	--	--

OBRAS POSTERGADAS (sem considerar Inexecuções e TAC)

	Nenhuma			
--	---------	--	--	--

*Justificativas descritas no corpo do texto

CONCLUSÃO

130. Assim, considerando as cláusulas 6.38, 17.8 e 17.15 do Contrato de Concessão, Edital nº 002/2007, dispostas a seguir, entende-se que a proposta da Concessionária pode ser aceita parcialmente, com as devidas considerações da SUINF expostas na presente Nota Técnica.

"6.38 Nas revisões tarifárias será considerada a data de efetiva implementação dos custos e dos equipamentos

Handwritten signature and initials.

operacionais previstos no PER.

(...)

17.8 Os cronogramas das obras e serviços obrigatórios incluídos no PER poderão ser alterados, por decisão da ANTT, em função da evolução do tráfego no Lote Rodoviário, das reais necessidades da Rodovia e do interesse público, sempre mantendo o equilíbrio econômico do Contrato de Concessão.

(...)

17.15 A 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.”

131. Considerando o Termo de Ajuste de Conduta - TAC celebrado entre a ANTT e a Concessionária Autopista Fernão Dias S/A e o Plano de Ação da Concessionária aprovado pela ANTT, com a reprogramação do cronograma físico financeiro das obras previstas do 6º ano da Concessão.

132. Dessa forma, propõe-se a alteração no Cronograma Físico-Financeiro da Concessão da Autopista Fernão Dias S.A. e a consequente alteração do texto do PER, conforme apresentado nesta Nota Técnica.