



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA
GERÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO E INVESTIMENTOS DE RODOVIAS

NOTA TÉCNICA SEI Nº 34/2021/GEFIR/SUOD/DIR

Interessado: AUTOPISTA RÉGIS BITTENCOURT S/A

Referência: Processo nº 50500.083099/2020-66

Assunto: Proposta de 12ª Revisão Ordinária e 13ª Extraordinária da TBP, BR-116/SP/PR – Autopista Régis Bittencourt S/A – COMPLEMENTAR.

A – INTRODUÇÃO

1. A presente Nota Técnica trata da análise complementar, no que compete a esta GEFIR, da manifestação à Proposta de Revisão do Cronograma Financeiro vigente, referente às obras e serviços estabelecidos no Programa de Exploração da Rodovia – PER do trecho rodoviário concedido à Autopista Régis Bittencourt.
2. O sistema rodoviário explorado por essa Concessionária compreende a exploração das Rodovias BR-116/SP, entre o km 268,9 (cabeceira sul da ponte sobre o Córrego Pirajussara, divisa entre os municípios de São Paulo e Taboão da Serra) e o km 569,1 (Divisa SP/PR), e BR-116/PR, entre o km 0,0 (Divisa SP/PR) e o km 89,6 (extremidade leste da interseção com a BR-476) e respectivos acessos, daqui por diante designados Rodovia.

B – FUNDAMENTAÇÃO

3. Destacam-se a seguir os normativos que norteiam a análise dos pleitos apresentados pela Concessionária:
 - Resolução ANTT nº 675, de 04 de agosto de 2004, que dispõe sobre as revisões ordinárias, extraordinárias e quinquenais do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos das concessões rodoviárias federais (Alterada pela Resolução ANTT nº 1578/2006 e Resolução ANTT nº 5172/2016);
 - Resolução ANTT nº 1187, de 09 de novembro de 2005, que dispõe sobre os procedimentos de execução de obras e serviços pelas concessionárias nas rodovias federais reguladas pela ANTT (Alterada pela Resolução ANTT nº 2554/2008);
 - Resolução ANTT nº 3651, de 07 de abril de 2011, que aprova a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais concedidas, em decorrência de novas obras e serviços (Alterada pela Resolução ANTT nº 4339/2014 e Resolução ANTT nº 4727/2015);
 - Contrato de Concessão Edital nº 001/2007.

C – PROPOSTA

4. O presente documento considera a proposta de revisão tarifária apresentada pela Concessionária por meio da Carta ARB/REG/20122101 (SEI nº 4807210), de 21/12/2020, por meio da qual a Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A, apresentou manifestação ao Ofício nº 22446/2020/GEFIR/SUOD/DIR-ANTT (SEI nº 4665199), de 09/12/2020, que informa a Tarifa Básica de Pedágio – TBP vigente no equilíbrio econômico-financeiro, em função das alterações no Cronograma Financeiro proposto na Nota Técnica nº 4965/2020/GEFIR/SUOD/DIR (SEI nº 4344592), de 25/11/2019.
5. Assim, apresenta-se, para cada item, a nova proposta da GEFIR/SUOD, tendo em vista o pedido de reavaliação apresentado pela Concessionária.
6. Ressalta-se que poderão ser apresentadas propostas para a revisão tarifária de interesse da ANTT referente a assuntos tratados na Nota Técnica nº 3962/2019/GEFIR/SUINF/DIR (SEI nº 1975607) e não tenham sido propostos pela Concessionária.
7. Cabe lembrar que as modificações no Cronograma Financeiro serão classificadas, preliminarmente, por esta GEFIR, em Fluxo de Caixa Original – FCO e Fluxo de Caixa Marginal – FCM.
8. A classificação relativa ao fluxo de caixa, marginal ou original, deverá ser ratificada pela Gerência de Gestão Econômico-Financeira – GEFEF, uma vez que os reflexos alteram o cálculo da tarifa básica de pedágio efetuada por aquela Gerência.
9. Ressaltamos, ainda, que todos os valores apresentados neste documento estão com base em julho/2007.

D – ANÁLISE

10. A seguir serão apresentadas as análises das considerações e proposições da Concessionária – Carta ARB/REG/20122101:

a) IPCA novembro/20

11. A Concessionária apresentou o seguinte pleito:

No momento do encaminhamento da Nota Técnica acima citada desta Revisão Tarifária, não estava disponível ao mercado a publicação do índice de inflação correspondente ao mês de novembro, induzindo a Agência em utilizar o IRT provisório de 2,05250.

A Concessionária solicita, portanto, a substituição do IRT provisório, uma vez já conhecido o índice definitivo, sendo o IRT de 2,05535, razão pela qual será necessário novo cálculo de tarifa.

Proposta SUROD

12. Tratam-se de assuntos de competência da GEGEF/SUROD.

b) Item PER 11.1 - Verba de Aparelhamento da PRF - Polícia Rodoviária Federal

13. A Concessionária apresentou o seguinte pleito:

Neste item a Concessionária obteve aprovação somente de R\$ 88.288,76 (Jul/2007) do montante apresentado durante o 12º ano de Concessão.

Em 06/11/2020, a Concessionária encaminhou através da carta ARB/GF/20110601, protocolo nº 50500.114844/2020-26, todos os documentos comprobatórios de todas as requisições pendentes mencionadas no Parecer nº 457/2020/GEFIR/SUROD/DIR, a qual não foi levada em consideração nesta análise pela Agência e a aprovação do valor de R\$ 603.776,00 (Jul./2007).

Pelo exposto, solicitamos a reanálise da prestação de contas considerando a carta supracitada, aprovando os devidos valores gastos com a Verba de Aparelhamento.

Proposta SUROD

14. A prestação de contas das despesas com Aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal - PRF da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A durante o 12º ano concessão (2019/2020) foi analisada no processo nº 50500.310680/2019-22, e a conclusão da reanálise solicitada pela Concessionária, considerando a documentação complementar encaminhada por meio da Carta ARB/GF/20110601 (SEI nº 4908734), de 06/01/2021, com base no Relatório de Análise de Prestação de Contas de Convênio nº 2/2021/GEFIR (SEI nº 4932763), de 13/01/2021, foi apresentada no Parecer nº 2/2021/GEFIR/SUROD/DIR (SEI nº 4946471), de 15/01/2021.

15. Diante dessa reanálise, foi proposto pela Concessionária o valor de
- R\$ 1.154.655,23**
- (um milhão, cento e cinquenta e quatro mil, seiscentos e cinquenta e cinco reais e vinte e três centavos), a preços correntes, sendo aprovado por esta Agência o valor de
- R\$ 1.096.808,79**
- (um milhão, noventa e seis mil oitocentos e oito reais e setenta e nove centavos), a preços correntes, e
- R\$ 574.283,96**
- (quinhentos e setenta e quatro mil duzentos e oitenta e três reais e noventa e seis centavos), a preços iniciais de contrato.

16. Cabe ressaltar que não foram aprovados gastos com itens adquiridos a partir de dezembro/2029, após o término do Convênio nº 11/2014, cujo extrato foi publicado no Diário Oficial da União em 03/12/2014.

17. Lembramos, ainda, que os valores não aplicados ou não aprovados pela ANTT serão revertidos à modicidade tarifária, assim como a adequação do custo administrativo (Item 14.1) relativo aos valores não aprovados.

18. Em relação ao PARECER n. 00165/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3298820) da Procuradoria Federal junto à ANTT - PF/ANTT, o qual recomenda a abertura de processo administrativo com vistas a exclusão da verba para aparelhamento da PRF do contrato de concessão, ressalta-se que não há, até o momento, decisão da Diretoria da ANTT sobre o assunto.

19. Do exposto, apresenta-se a proposta de cronograma para o Item 11.1 no 12º ano de concessão, considerando o valor de
- R\$ 574.283,96**
- (quinhentos e setenta e quatro mil duzentos e oitenta e três reais e noventa e seis centavos), correspondente ao Aparelhamento da PRF:

Cronograma físico-financeiro - item 11.1 Verba para Aparelhamento PRF (valores em R\$ - data base: julho/2007)									
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL (R\$)	1º ANO	2º ANO	3º ANO	4º ANO	5º ANO	6º ANO	7º ANO
Cronograma Vigente	FCO	18.732.811,55	566.507,47	659.464,44	749.522,29	615.929,65	749.169,09	769.346,70	774.602,25
Proposta Concessionária		18.547.952,74	566.507,47	659.464,44	749.522,29	615.929,65	749.169,09	769.346,70	774.602,25
Proposta ANTT									
Revisão RO	FCO	18.531.595,50	566.507,47	659.464,44	749.522,29	615.929,65	749.169,09	769.346,70	774.602,25
		8º ANO	9º ANO	10º ANO	11º ANO	12º ANO	13º ANO	(...)	25º ANO
Cronograma Vigente	FCO	738.099,74	751.929,40	749.311,12	751.929,40	775.500,00	775.500,00	...	775.500,00
Proposta Concessionária		738.099,74	751.929,40	749.311,12	737.380,00	605.190,59	775.500,00	...	775.500,00
Proposta ANTT									
Revisão - RO	FCO	738.099,74	751.929,40	749.311,12	751.929,40	574.283,95	775.500,00	...	775.500,00

RO - Revisão Ordinária

FCO - Fluxo de Caixa Original

20. Ressaltamos, ainda, que em atendimento a Resolução ANTT Nº 3.651/2011, há necessidade de ajuste dos valores referente a custos administrativos, constante do item 14.1 Administração da Concessionária, em virtude da inexecução de valores apurados, conforme disposto abaixo:

Cronograma físico-financeiro - item 14.1 Administração da Concessionária (valores em R\$ - data base julho/2007)										
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL - R\$	1º Ano	2º Ano	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano	7º Ano	8º Ano
Vigente	FCO	199.215.928,27	7.992.072,88	8.126.613,63	8.126.613,63	8.116.656,44	8.124.970,58	7.494.333,79	8.022.657,44	6.820.303,27
Proposta ANTT										
Proposta RE	FCO	199.203.372,38	7.992.072,88	8.126.613,63	8.126.613,63	8.116.656,44	8.124.970,58	7.494.333,79	8.022.657,44	6.820.303,27
9º ANO 10º ANO 11º ANO 12º ANO 13º ANO 14º ANO 15º ANO 16º ANO 17º ANO										
Vigente	FCO	8.098.990,28	8.098.826,90	8.095.123,12	8.028.421,79	8.028.421,79	8.028.421,79	8.028.421,79	8.028.421,79	8.028.421,79
Proposta ANTT										
Proposta RE	FCO	8.098.990,28	8.098.826,90	8.095.123,12	8.015.865,91	8.028.421,79	8.028.421,79	8.028.421,79	8.028.421,79	8.028.421,79
18º ANO 19º ANO 20º ANO 21º ANO 22º ANO 23º ANO 24º ANO 25º ANO										
Vigente	FCO	8.028.421,79	7.729.283,03	8.028.421,79	8.028.421,79	8.028.421,79	8.028.421,79	8.028.421,79	8.028.421,79	
Proposta ANTT										
Proposta RE	FCO	8.028.421,79	7.729.283,03	8.028.421,79	8.028.421,79	8.028.421,79	8.028.421,79	8.028.421,79	8.028.421,79	

RE - Revisão Extraordinária

FCO - Fluxo de Caixa Original

21. Ante ao exposto, para este pleito, esta Gerência sugere o Deferimento Parcial.

c) Curva de Tráfego

22. A Concessionária apresentou o seguinte pleito:

Considerando o que trata a Resolução nº 5.850, de 16 de julho de 2019, em que, no § 4º, do Art. 3º, fica estabelecido que "A projeção de tráfego deverá ser revista sempre que o somatório dos impactos tarifários nos diferentes FCMs possua intervalo de, para mais ou para menos, 0,5%, quando da substituição anual do tráfego projetado pelo real", solicita-se revisão da curva de tráfego marginal da Autopista Régis Bittencourt, um vez que o somatório dos impactos oriundos da substituição do tráfego projetado pelo real é -0,9943% cumprindo-se o que trata a referida Resolução.

Fluxo de Caixa	Varição percentual
FCM1	-0,03%
FCM2	-0,88%
FCM3	-0,04%
FCM4	-0,04%
FCM5	0,00%
Total	-0,9943%

Além disso, a Nota Técnica 059/2018, em seu parágrafo 23, preconiza que "Diante da incerteza em relação ao tráfego futuro, que dependerá intrinsecamente da situação econômica do país, entendemos ser prudente que os dados deste estudo sejam revisados sempre que oportuno, de maneira que a relação entre os tráfegos projetados e os tráfegos reais, a maior ou a menor, seja sempre a mais próxima possível, de forma a não haver impactos tarifários significativos quando da substituição do tráfego projetado pelo real nas revisões tarifárias." (Grifo nosso)

Diante disto, não há momento mais oportuno para antecipar a exigida calibração da curva de tráfego, uma vez que a projeção do relatório focus prevê uma grande redução do PIB para o ano de 2020, consequentemente um descolamento entre as projeções atuais e o tráfego real que se acumula, haja vista o momento pandêmico vivido pelo país. Tal medida visa evitar impactos significativos futuros, além de ratificar a coerência daquilo que foi dito em Nota pela ANTT (NT 059/2018).

Fonte: <https://www.bcb.gov.br/content/focus/focus/R20201218.pdf>

A Concessionária apresenta o quadro a seguir com as taxas de crescimento para atualização no tráfego projetado da Concessionária do ano 13 ao ano 25. Ressalta-se que, para os anos 13 (fev./2020 a fev./2021) e 14 de concessão (fev./2021 a fev./2022), a taxa de crescimento do PIB foi ponderada conforme o ano concessão e resultou em -3,37% e 3,33%, respectivamente.

Ano 13	Ano 14	Ano 15 ao 25
-3,37%	3,33%	2,50%

Proposta SUROD

23. Tratam-se de assuntos de competência da GEGEF/SUROD.

d) Manutenção do Pavimento - Lei nº 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros)

24.

A Concessionária apresentou o seguinte pleito:

I. Esclarecimentos iniciais – Do descumprimento dos procedimentos necessários para discussão e definição da nova metodologia – ilegalidade da revisão contratual pretendida

Na Nota Técnica em referência consta proposta de ajuste do cronograma financeiro da concessão para aplicação do estudo previsto no Relatório Final da Pesquisa RDT “P1 - Definição de uma metodologia para avaliar os impactos do aumento da tolerância nas cargas por eixo nos custos de manutenção de pavimentos de rodovias concedidas”.

Trata-se de extenso estudo, **que demandou mais de 2 (dois) anos para sua conclusão**¹, advindo de RDT desenvolvido pela Concessionária Ecoponte com apoio do Laboratório de Pavimentação da UFRGS (“LAPAV/UFRGS”), no qual se buscou conceber uma metodologia que determinasse os efeitos decorrentes das mudanças legislativas (Lei dos Caminhoneiros) acerca dos limites de sobrepeso de veículos comerciais sobre o dano causado aos pavimentos rodoviários.

Referido estudo possui fundamento no Acórdão n. 290/2018-Plenário, no qual o Tribunal de Contas da União (“TCU”) realizou uma análise teórica da metodologia e dos aspectos técnicos do reequilíbrio econômico-financeiro preliminar concedida pela ANTT em outro contrato de concessão², relativo à Lei dos Caminhoneiros, e determinou que a ANTT concluísse estudo específico que dimensionasse o real impacto da referida Lei sobre os contratos de concessão, “considerando as particularidades de cada rodovia”³.

Após a realização desses estudos, o TCU determinou à Agência que avaliasse a necessidade de possível retificação das revisões contratuais anteriormente aprovadas sobre o tema, comprovando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

A Concessionária foi comunicada anteriormente, em 05/06/2020⁴, sobre a conclusão dos estudos e sua aplicação na próxima revisão tarifária do contrato de concessão, visando à retificação dos valores do reequilíbrio econômico-financeiro decorrente dos impactos da Lei n. 13.103/2015 (“Lei dos Caminhoneiros”). Posteriormente, por meio da Nota Técnica n. 4857/2020/GEFIR/SUOD/DIR, recebida pela Concessionária em 05/11/2020, foi encaminhada a proposta de ajuste do cronograma financeiro da concessão relativamente à aplicação da metodologia do LAPAV/UFRGS.

A Concessionária se manifestou sobre a referida Nota Técnica, conforme **Correspondência ARB/GTE/20112003, de 20/11/2020 (protocolo n. 50500.124228/2020-83)**, destacando a impossibilidade de aplicação dos estudos e da metodologia do LAPAV/UFRGS na revisão tarifária em curso, pois existem inconsistências técnicas na forma de aplicação dos estudos pela ANTT e na própria metodologia concebida. No entanto, **os relevantes elementos apresentados pela Concessionária nessa Correspondência não foram analisados e considerados pela Agência na Nota Técnica SEI nº 4965/2020/GEFIR/SUOD/DIR, ora respondida.**

De fato, não se mostra possível a aplicação dos estudos desde logo, pois **não foram analisados os elementos encaminhados pela Concessionária na Correspondência ARB/GTE/20112003, de 20/11/2020, muito menos instaurado um devido processo administrativo, com garantia da ampla defesa e contraditório, para discussão da metodologia concebida pela ANTT e sua aplicação no presente contrato de concessão.**

Por ser um tema complexo, relevante e sensível, com impactos diretos e imediatos nos custos de manutenção do pavimento da rodovia e, conseqüentemente, na tarifa básica de pedágio, a Concessionária anteriormente também havia requerido a concessão de prazo factível para concluir suas análises sobre a metodologia e enviar suas necessárias contribuições, a fim de refleti-la à realidade e às particularidades da concessão da BR-116/SP/PR – Correspondência ARB/DOP/20070101, de 01 de julho de 2020.

Afinal, jamais foi facultada à Concessionária a possibilidade de apresentar contribuições e/ou críticas durante e após a elaboração dos estudos e da respectiva metodologia, os quais, embora estivessem em desenvolvimento desde o início de 2018, **somente foram encaminhados à Concessionária, pela primeira vez, em 19/06/2020.**

A Concessionária também não foi parte no processo do TCU que resultou no Acórdão n. 290/2018-Plenário e, por essa razão, não participou das discussões naquele Tribunal sobre as análises técnicas acerca dos impactos da Lei dos Caminhoneiros e da metodologia utilizada pela ANTT para a recomposição dos reequilíbrios econômico-financeiros dos contratos de concessão de rodovias federais.

Não obstante a relevância de sua participação durante todo esse processo, **o pedido de concessão de prazo formulado pela Concessionária foi indeferido pela ANTT na Nota Técnica ora respondida, sem a apresentação de justificativa ou fundamento para tanto**, impedindo que a Concessionária participe efetivamente de todo o processo, da elaboração dos estudos e tenha condições de contribuir para a construção de uma metodologia adequada tecnicamente.

Relevante destacar que não basta que seja franqueado à Concessionária o acesso aos estudos ou a oportunidade de se manifestar sobre a Nota Técnica em referência no exíguo prazo de 15 (quinze) dias. As garantias do contraditório e da ampla defesa são mais amplas e também abrangem o direito dele participar ativamente das discussões no processo e da formação da decisão final, produzindo todas as provas necessárias, realizando diligências, apresentando recursos, manifestação e esclarecimentos, entre outros, em prazo razoável e adequado à complexidade da matéria em discussão (art. 5º, LIV e LV, CR/88; artigos 2º, I, VIII, X, 3º, 29, 31 e 38 da Lei 9.784/99).

A promoção de um debate amplo e construtivo sobre os resultados da pesquisa em um processo administrativo próprio também é importante, pois os estudos do LAPAV/UFRGS não foram submetidos a um processo de participação popular e controle social (consulta ou audiência pública), conforme previsto nas Resoluções n. 5.888/2020 (art. 5º, caput e §2º, art. 96) e n. 5.624/17 ANTT (art. 6º). A instauração de uma audiência pública para discussão do tema por todos os interessados também possui expressa previsão na Lei n. 10.233/2001⁵.

Com o devido respeito, a posição da ANTT, além de impactar gravemente o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, alterando-o unilateralmente, contraria o seu próprio posicionamento defendido reiteradamente perante o TCU quanto à seqüência dos atos a serem praticados em relação ao assunto, quais sejam:

- i. a conclusão dos estudos técnicos, com ampla participação e discussão de todos os possíveis interessados;
- ii. a edição de novas normas setoriais a respeito do tema, visando a utilização dos novos parâmetros obtidos nos cálculos para eventual retificação das revisões tarifárias decorrentes dos efeitos da Lei dos Caminhoneiros;
- iii. a reavaliação dos impactos e do reequilíbrio da Lei dos Caminhoneiros à luz dos estudos e normas produzidas, em processos administrativos próprios de revisão extraordinária, com o respeito a todas as garantias inerentes;
- iv. e, ao final, eventual retificação das revisões tarifárias já aprovadas pela Agência em decorrência dos efeitos da Lei dos Caminhoneiros, caso necessário.

Dessa forma, antes de eventual aplicação dos estudos em questão e eventual ajuste do cronograma financeiro da concessão, deve ser garantido à Concessionária o pleno exercício da ampla defesa e do contraditório sobre tão delicada matéria, possibilitando não só a conclusão das análises em curso sobre o referido estudo, mas também a apresentação de contribuições, objeções e eventuais sugestões de adequações em relação à metodologia proposta, **em prazo factível e proporcional à complexidade e extensão dos estudos.**

Em linha com o exposto, a Concessionária reitera a seguir algumas importantes considerações e críticas sobre os estudos e a metodologia proposta pela ANTT, já apresentadas na **Correspondência ARB/GTE/20112003, de 20/11/2020, mas não analisadas pela Agência até o momento**, as quais reforçam a impossibilidade de aplicação da metodologia no presente momento a fim de se garantir, da forma mais justa e precisa possível, a definição de uma metodologia que, do ponto de vista técnico, possa adequadamente garantir o devido reequilíbrio os impactos da Lei dos Caminhoneiros no Contrato de Concessão da BR116/SP/PR.

II. Inconsistências e Limitações da Metodologia prevista no Relatório Final da Pesquisa RDT (LAPAV/UFRGS)

Para estimar os efeitos das sobrecargas dos veículos sobre o pavimento das rodovias, o LAPAV/UFRGS avaliou apenas 3 concessões, a partir de dados obtidos em algumas de suas praças de pedágios específicas – foi avaliada uma praça de pedágio em cada concessão, realizando-se posteriormente quatro cenários de sobrecargas para fins de comparação, o que já demonstra que o estudo não foi fundamentado em dados suficientes para retratar a realidade das rodovias federais concedidas.

Conforme o próprio LAPAV/UFRGS destacou em seu estudo, “são muitas as variáveis e premissas envolvidas na aplicação da metodologia, principalmente na definição dos dados de entrada (tráfego, estrutura, materiais, etc.) necessários à previsão de desempenho do pavimento por meio do AASHTOWare Pavement ME” – software utilizado nas análises.

Dessa maneira, o Relatório Final da pesquisa indicou que as análises partiram de estruturas modelos e dados simplificados, tendo sido recomendada sua posterior verificação, de forma detalhada, “para cada segmento homogêneo de carga e tráfego existentes no trecho em avaliação”:

PÁGINA 113 DO RELATÓRIO FINAL DA PESQUISA:

Todas as análises realizadas devem ser verificadas para cada segmento homogêneo de carga e tráfego existentes no trecho em avaliação. Entende-se que, para cada segmento com características únicas de carga, estrutura, condições atuais e clima, haja um conjunto de resultados que permita estimar o impacto no custo de manutenção do pavimento devido às variações estudadas da tolerância de pesagem aderentes a tais características.

As análises realizadas neste estudo consideram uma série de premissas que podem ser melhor detalhadas e com isto os resultados refinados para cada situação. O estudo foi extensivamente debatido dentro do âmbito da equipe de trabalho, mas apresenta simplificações que devem balizar seu uso. O propósito da pesquisa foi o de compor uma metodologia e a aplicar para verificação de sua precisão; os resultados obtidos para os três grupos de para carga ilustram a aplicação da metodologia com limitações, ainda que tenham sido aplicados cenários verossímeis.

As análises, ainda que realizadas com 90% de intervalo de confiança, são reflexo de análises que partiram de estruturas modelo e com dados simplificados como discutido anteriormente. [...]

De fato, como é de conhecimento da ANTT, os impactos do sobrepeso de veículos sobre a vida útil e os seus respectivos custos de manutenção do pavimento são muito particulares de uma concessão para outra e nos diversos segmentos homogêneos de uma rodovia, variando de acordo com o volume de tráfego local, as características, tipo e estrutura do pavimento no trecho, as diferentes cargas atuantes sobre o pavimento, o clima da região, a metodologia executiva, insumos empregados, entre outros.

Isso significa que o reflexo do aumento de tolerância nas cargas por eixo não ocorre de forma linear em uma única concessão e, muito menos, entre diferentes concessões rodoviárias, o que torna imprescindível a concepção de uma metodologia que seja aderente à realidade da concessão da rodovia Régis Bittencourt.

Esse entendimento foi exposto pelo TCU no voto condutor do Acórdão n. 2.175/2019- Plenário, que analisou recurso interposto pela ANTT (pedido de reexame), no qual o Tribunal destacou a necessidade de serem observadas as particularidades de cada rodovia, bem como o princípio da especificidade quanto aos aspectos financeiros do reequilíbrio contratual, considerando as particularidades de cada concessão (empreendimento):

26. Ademais, é cediço que a elaboração de orçamento perpassa pela definição de custos unitários, bem como do levantamento dos quantitativos de serviços necessários, o que pressupõe o conhecimento de uma série de aspectos particulares do empreendimento, como localização, identificação de necessidades, definição de metodologia executiva, dos insumos, da estratégia de suprimento, do plano de ataque. É o que se designa princípio da especificidade, já que o orçamento de um empreendimento é único.

[...]

29. Como demonstrado no relatório que fundamentou a decisão recorrida, o levantamento de quantitativos deve estar fundado em projetos ou estudos que caracterizem a obra e serviço e os preços unitários, obtidos a partir das composições do Sicro, considerando as particularidades do empreendimento, o que não foi feito no caso em exame.

[...]

44. Portanto, reputo caber à Agência, considerando os resultados de estudos de engenharia que avaliem, de fato, os reais efeitos decorrentes do aumento na tolerância de peso por eixo trazidos pela Lei dos Caminhoneiros sobre os custos de manutenção, bem como a partir de um orçamento propriamente avaliado, decidir sobre a metodologia de recomposição a ser adotada, em procedimento devidamente motivado, demonstrando claramente a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do ajuste, conforme preceituam diversos princípios e normas que regem a atuação administrativa.

Como se vê, o estudo apresentado pela ANTT não é autoaplicável e exaustivo. O estudo apresenta propostas que devem ser submetidas a profundas análises, críticas e adequações antes de ser cogitada sua eventual aplicação a determinado contrato de concessão, em especial à concessão da Rodovia Régis Bittencourt.

Reforçando essas questões, ao analisar o relatório da pesquisa desenvolvida pelo LAPAV/UFRGS no âmbito do RDT, a COPAVEL Consultoria de Engenharia LTDA (Doc. 1 – Relatório RT-PAV-20-0873-R02) constatou graves limitações à utilização da metodologia concebida para o cálculo do impacto do aumento da carga gerado no pavimento com a Lei dos Caminhoneiros, podendo-se destacar os seguintes:

- Os estudos do LAPAV/UFRGS são teóricos e não consideraram o carregamento real da frota nas rodovias, tendo sido utilizados dados obtidos em postos de pesagem de apenas três concessionárias;
- A grande variabilidade dos parâmetros existentes nos segmentos homogêneos das rodovias brasileiras (estrutura do pavimento existente, espessura de revestimento asfáltico, CBR do subleito, variáveis ambientais, tráfego, entre outros) praticamente inviabiliza a aplicação da metodologia e a torna pouco eficaz.

As limitações indicadas acima tornam a metodologia concebida pouco precisa, complexa e inadequada tecnicamente para quantificar, de forma justa e condizente à realidade da Concessionária, o impacto da Lei dos Caminhoneiros nos custos de manutenção do pavimento da rodovia.

Dessa forma, é imprescindível se avaliar e se discutir, com a ampla participação da Concessionária, a metodologia mais adequada a partir da realidade da concessão, a fim de se apurar, com a maior precisão possível, o impacto do aumento da tolerância nas cargas nos custos de manutenção do pavimento da BR-116/SP/PR, como destacado, inclusive, pelo próprio TCU, suspendendo-se a aplicação dos estudos e metodologia desenvolvida pelo LAPAV/UFRGS, sob pena de se alterar indevidamente as condições da proposta contratada e o reequilíbrio contratual, deixando de se remunerar devidamente a Concessionária pelos custos adicionais de manutenção do pavimento em razão dos impactos da Lei dos Caminhoneiros.

Por fim, importante destacar que as críticas e comentários ora apresentados não exaurem e suplantam as análises técnicas que estão sendo realizadas pela Concessionária em relação aos estudos do LAPAV/UFRGS, com a finalidade de se contribuir consensualmente com a ANTT na busca e definição de uma metodologia mais adequada tecnicamente para refletir corretamente os impactos da Lei dos Caminhoneiros. Apesar da complexidade do tema, a Concessionária está buscando concluir suas análises com a maior brevidade possível e as apresentará oportunamente à ANTT para discussão.

III. Inconsistências da Nota Técnica n. 4857/2020/GEFIR/SUOD/DIR

Além das limitações técnicas existentes na metodologia concebida pelo LAPAV/UFRGS, ao avaliar o impacto efetivo da Lei dos Caminhoneiros sobre os custos de manutenção do pavimento da BR-116/SP/PR na Nota Técnica n. 4857/2020/GEFIR/SUOD/DIR, com o devido respeito, a ANTT realizou outras simplificações técnicas, em detrimento dos dados reais da concessão e de suas características, que acabaram por minimizar gravemente o real impacto do aumento de peso na rodovia provocado pela Lei dos Caminhoneiros e, conseqüentemente, o respectivo reequilíbrio contratual, apresentando valores irrisórios.

Segundo as análises promovidas pela Agência, o montante a ser ajustado no cronograma financeiro da concessão seria de apenas R\$ 58.749,96 (cinquenta e oito mil, setecentos e quarenta e nove reais e noventa e seis centavos) para o período de **2017 a 2032, o que definitivamente não representa a realidade da concessão e não reflete adequadamente o desequilíbrio econômico-financeiro do contrato causado pela Lei dos Caminhoneiros.**

Por essas razões, a Concessionária contratou o LAPAV/UFRGS para avaliar criticamente os cálculos realizados pela ANTT e, em uma análise inicial, já foi possível identificar diversos equívocos e inconsistências na aplicação da metodologia no Contrato de Concessão da rodovia BR-116/SP/PR.

- Não utilização dos dados reais de tráfego (VMDv) e espectro de cargas para cada segmento homogêneo da BR-116/SP/PR

De início, verificou-se que não foram utilizados os dados reais de tráfego de cada praça de pedágio da concessão, ano a ano, tendo sido adotado um único VDMc (Volume Diário Médio Comercial) bidirecional médio para todas as praças de pedágio, de forma generalizada.

Para análise de desempenho de pavimentos é incorreto se considerar que o VMDc da concessão representa o somatório de todas as praças de pedágio, como fez a ANTT. Essa premissa, inclusive, é contrária às premissas do próprio estudo do LAPAV/UFRGS, que considerou o **volume de tráfego real** de praças de pedágio que, **individualmente**, fossem capazes de representar o número de veículos comerciais rodantes em uma determinada seção de pavimento analisada.

Dessa forma, deve ser considerado o VMDc real, com suas características únicas de carga, para cada segmento homogêneo de tráfego existente.

Inclusive, o Relatório Final do RDT propõe que, apenas na ausência de dados de pesagem, o que definitivamente não é a realidade da Concessionária, sejam utilizados os dados constantes nas tabelas do referido relatório, sendo ainda feita a ressalva de que a utilização desses dados pode não indicar as reais cargas rodantes das rodovias.

Nesse sentido, a Concessionária apurou o VDMc real mais atualizado do trecho concedido e dividiu o trecho em 5 (cinco) segmentos homogêneos referentes à estrutura do pavimento. Destaca-se que o VDMc de cada segmento homogêneo foi calculado a partir da média dos valores apresentados nas praças de pedágio e nas contagens pontuais feitas ao longo da rodovia:

Segmento Homogêneo de Tráfego	SENTIDO	km		VDMa 2019
		INICIAL	FINAL	Comercial (vdma)
TH1	SUL	269	278	9.156
TH1	NORTE	269	278	8.555
TH2	SUL	278	288	10.902
TH2	NORTE	278	288	10.902
TH3	SUL	288	336	6.197
TH3	NORTE	288	336	6.350
TH4	SUL	336	371	5.879
TH4	NORTE	336	371	6.029
TH5	SUL	371	444	6.486
TH5	NORTE	371	444	6.562
TH6	SUL	444	498	6.248
TH6	NORTE	444	498	6.337
TH7	SUL	498	569	5.984
TH7	NORTE	498	569	6.068
TH8	SUL	0	71	6.073
TH8	NORTE	0	71	6.150
TH9	SUL	71	90	1.771
TH9	NORTE	71	90	2.427

Outra análise que deve ser realizada para a adequada definição dos segmentos homogêneos diz respeito ao espectro de cargas, a fim de se caracterizar o carregamento da frota a partir de uma análise estatística da magnitude do peso de cada veículo comercial que trafega na rodovia. Esse é um dado de entrada fundamental a ser personalizado pela ANTT para cada Concessionária, considerando em especial que a proposta de revisão do cronograma financeiro da concessão decorre de uma mudança legislativa sobre os limites de tolerância das sobrecargas passantes.

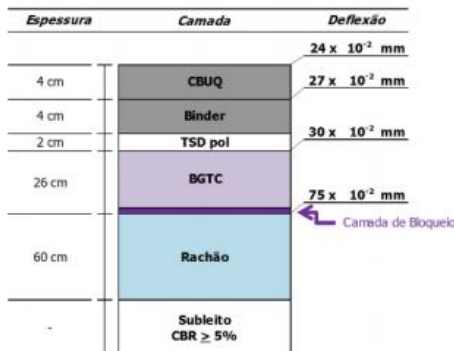
Essa informação pode ser obtida a partir da leitura dos sistemas de pesagem em movimento de baixa velocidade presentes nas balanças seletivas dos Postos de Pesagem Veicular de Itapeverica (BR-116, km 297+000, Sentido Sul) e de Miracatu (BR-116, km 387+000, Sentido Norte), a fim de capturar um cenário completo dos veículos que trafegam na via, por sentido, e fornecer um bom nível de confiabilidade, tal como exemplificado no relatório final da metodologia para as Concessionárias Nova Dutra, Ecosul e CRT.

- Não utilização das reais características das estruturas do pavimento na BR-116/SP/PR

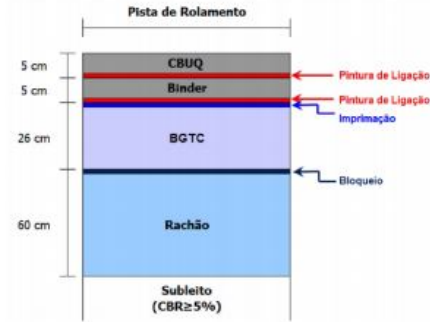
Por sua vez, também não foram considerados pela ANTT os dados e as características **reais** das estruturas do pavimento na extensão da Rodovia Régis Bittencourt, tendo sido utilizadas, para definição de cada tipo de estrutura do pavimento, as informações constantes na proposta comercial da Concessionária (item 3.2.3.2, pág. 135), a qual diz respeito a uma estrutura estimada à época da licitação para as obras de duplicação da Serra do Cafezal, em São Paulo.

A referência utilizada pela ANTT para se extrair as informações sobre a composição da estrutura do pavimento na rodovia não é adequada, pois a duplicação da Serra do Cafezal/SP, realizada em um trecho de 30,50km de extensão, **representa apenas 7,6% da extensão total da rodovia concedida, que é de 401,300km.** Significa dizer que a estrutura abaixo ilustrada, utilizada pela ANTT, foi uma estimativa daquela existente na época da proposta, que não representa a composição do pavimento em toda a extensão da rodovia e que é diferente da estrutura existente após a etapa de trabalhos iniciais e com a qual foram elaborados os custos de manutenção do pavimento ao longo da concessão:

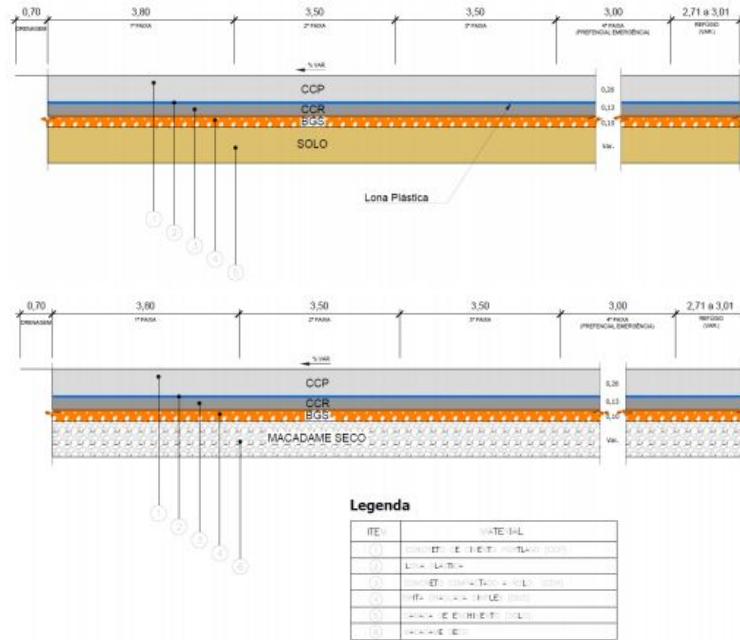
Seção tipo do pavimento - Duplicação da Serra do Cafezal – Lote 1 e Lote 8



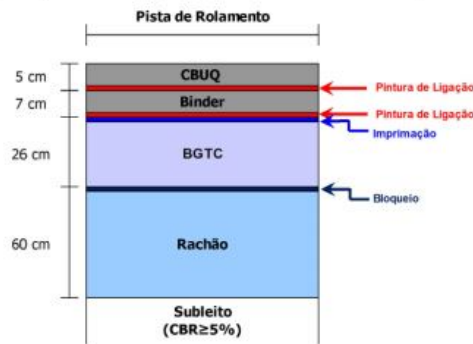
Seção tipo do pavimento - Duplicação da Serra do Cafezal - Lote 2



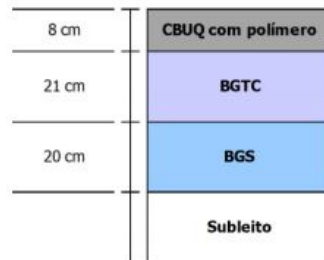
Seção tipo do pavimento - Duplicação da Serra do Cafezal - Lote 3 e Lote 6



Seção tipo do pavimento - Duplicação da Serra do Cafezal - Lote 4, Lote 5 e Lote 7



Seção tipo do pavimento - Duplicação Serra do Cafezal - Lote 9

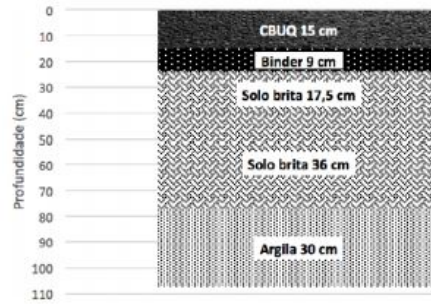


Consequentemente, não se pode concluir que a estrutura de pavimento da BR-116/SP/PR estaria mais próxima da estrutura "15 + 20 + 20 + 8" prevista no estudo do LAPAV/UFRGS, composta apenas por camadas de revestimento, base e sub-base, pois essa estrutura não representa a realidade do pavimento na rodovia.

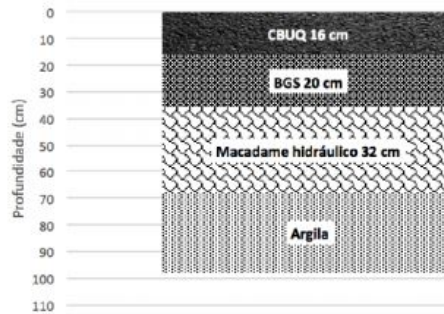
Uma análise mais adequada, do ponto de vista técnico, sobre a representatividade das estruturas de pavimentos da BR-116/SP/PR pode ser obtida por meio de uma avaliação inicial das estruturas de pavimentos existentes, a partir de boletins de sondagens e informações do relatório de cadastro inicial da Concessionária. Realizando o agrupamento das estruturas conhecidas por segmento homogêneo de tráfego, e observando quais materiais de base e sub-base são mais

representativos, é possível obter um número mínimo de estruturas de pavimentos que representam as características médias dos segmentos homogêneos dentro de níveis analíticos compatíveis com a gerência de pavimentos. Nas figuras abaixo são apresentadas croquis das estruturas sugeridas para representação da variabilidade de tipos e composições das estruturas de pavimentos do trecho concedido para a Autopista Régis Bittencourt:

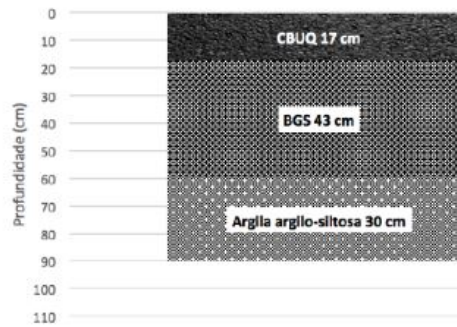
Estrutura de Pavimento n. 1: Sondagem BR-116 - km 25+200, Faixa 2, Sentido Norte



Estrutura de Pavimento n. 2: Histórico Cadastro Inicial da Concessionária BR-116 - km 71,1 ao km 78,4, Faixa 2, Sentido Norte (Equivale ao km 2 ao km 4, Faixa 2, Norte da BR-116/PR - Contorno)



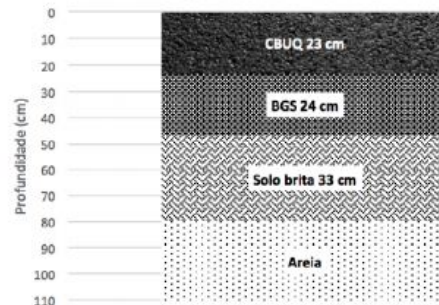
Estrutura de Pavimento n. 3: Sondagem BR-116, km 456,134, Faixa 2, Sentido Norte



Estrutura de Pavimento n. 4: Sondagem BR-116, km 318,658, Faixa 2, Sentido Norte



Estrutura de Pavimento n. 5: Sondagem BR-116, km 514,078, Faixa 2, Sentido Sul



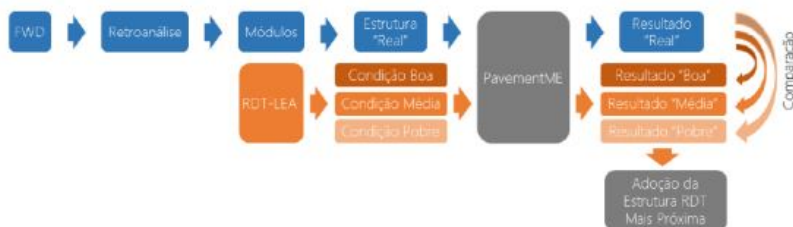
É importante salientar que a rodovia BR-116/SP/PR possui uma considerável heterogeneidade (com diferentes materiais, espessuras e condições estruturais e funcionais) quando se trata da composição das camadas de pavimentos, sendo necessária a limitação do número de segmentos homogêneos referentes à estrutura do pavimento, visto que o número de análises para cada segmento homogêneo discreto demandaria um esforço humano e computacional impeditivo para que sejam realizadas dezenas de análises em um curto período de tempo.

- Inconsistências na definição da condição estrutural do pavimento na BR-116/SP/PR

A ANTT também incorreu em grave simplificação em suas análises ao definir o seguinte critério para estabelecer a condição estrutural do pavimento de todas as rodovias: (i) Fase de Trabalhos Iniciais - Condição Pobre; (ii) Fase de Recuperação - Condição Média; e (iii) Fase de Manutenção - Condição Boa.

Isso porque, como destacou a ANTT, o estudo do LAPAV/UFGRS propôs a realização de uma retroanálise das bacias deflectométricas ou o levantamento de deflexão característica de todo o trecho concedido para se mensurar adequadamente a condição estrutural do pavimento. Nesse contexto, a simplificação realizada pela ANTT não se justifica, pois a Agência possui outros meios para realizar a análise proposta pelo LAPAV/UFGRS.

Uma forma de definição do comportamento estrutural de um segmento homogêneo consiste na avaliação dos resultados de deflexões medidas a partir do equipamento Falling Weight Deflectometer (FWD). Assim, com base na localização das estruturas 1 a 5 e suas respectivas deflexões, utilizando a ferramenta de retroanálise do software AASHTOWare Pavement ME Design, pode-se determinar o Módulo de Resiliência de cada camada, sendo os resultados obtidos um orientador para definição da condição de degradação do pavimento por similaridade às condições preconizadas na metodologia do LAPAV/UFGRS, conforme processo ilustrado abaixo:



Com base na metodologia sugerida acima, na tabela abaixo são apresentadas as estruturas definidas para cada segmento homogêneo da BR-116/SP/PR:

Segmento Homogêneo de Tráfego	Sentido	Segmento Homogêneo de Pavimento	Grupo de VDMC	Estrutura RDT [cm]	Condição Estrutural
SHT1	Norte	SHP1	3	22+20+20	Pobre
SHT1	Sul	SHP3	3	18+25+25	Pobre
SHT2	Norte	SHP4	3	15+20+20	Média
SHT2	Sul	SHP3	3	18+25+25	Pobre
SHT3	Norte	SHP4	3	15+20+20	Média
SHT3	Sul	SHP3	3	18+25+25	Pobre
SHT4	Norte	SHP1	3	22+20+20	Pobre
SHT4	Sul	SHP3	3	18+25+25	Pobre
SHT5	Norte	SHP3	3	18+25+25	Pobre
SHT5	Sul	SHP3	3	18+25+25	Pobre
SHT6	Norte	SHP3	3	18+25+25	Pobre
SHT6	Sul	SHP3	3	18+25+25	Pobre
SHT7	Norte	SHP3	3	18+25+25	Pobre
SHT7	Sul	SHP5	3	22+20+20	Média
SHT8	Norte	SHP1	3	22+20+20	Pobre
SHT8	Sul	SHP5	3	22+20+20	Média
SHT9	Norte	SHP2	2	15+20+20	Média
SHT9	Sul	SHP4	1	15+20+20	Média

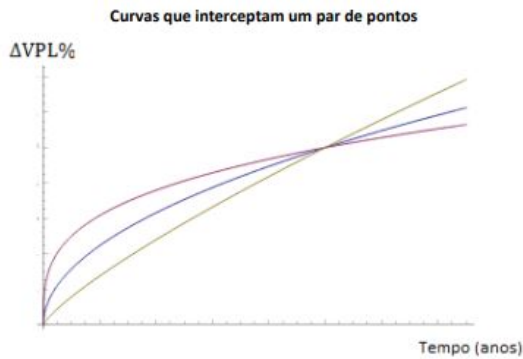
A Concessionária reconhece que a rodovia possui heterogeneidade na composição das estruturas do pavimento e tráfego. Não obstante, do ponto de vista técnico, é imprescindível que todas as análises sejam realizadas considerando minimamente as características da concessão em análise, em especial: (i) a real composição e condição da estrutura do pavimento na extensão da rodovia, com seus respectivos materiais, camadas e comportamentos; (ii) o VMDc real de cada segmento homogêneo de tráfego existente, com as características únicas de carga provenientes dos dados das balanças seletivas; e (iii) o espectro de cargas.

- Inconsistências na aplicação do Valor Presente Líquido (ΔVPL%)

Tendo em vista que o principal resultado da metodologia desenvolvida no âmbito do RDT consiste em uma variação no Valor Presente Líquido (ΔVPL%) dos fluxos de caixa, entende-se que a forma de aplicação do percentual ora calculado pela ANTT foi equivocada.

Primeiramente, como os resultados obtidos representam a variação nos custos de manutenção do pavimento ao final de um período de 30 (trinta) anos, há necessidade de se ajustar o valor para que se possa contemplar tanto os períodos inferiores aos 30 anos simulados, quanto o valor residual dos investimentos, já que o fluxo de caixa consiste em investimentos pontuais nos momentos necessários.

Do ponto de vista matemático, a metodologia concebida permite o conhecimento de dois pontos da curva de ajuste, quais sejam: (i) a variação no momento inicial das simulações (que é igual a zero, já que neste momento o pavimento ainda não entrou em serviço) e (ii) a variação no VPL do Fluxo de Caixa calculada para o 30º ano. Contudo, pode-se ajustar inúmeras curvas por dois pontos, como mostrado na figura abaixo, não sendo possível, a priori, determinar qual dessas curvas representa corretamente o fenômeno. Portanto, é necessária a determinação de, no mínimo, mais um ponto para que se possa estabelecer qual é a curva correta dentre as inúmeras curvas possíveis:



Além disso, como o fluxo de caixa consiste em investimentos pontuais em momentos específicos, a anualização da variação calculada resultará em um reequilíbrio inferior ao determinado pela metodologia do RDT, já que existem anos em que não se tem investimentos em manutenção de pavimento (são previstos no Contrato 2 ciclos de manutenção, com duração de 5 anos cada um e início apenas no 10º ano da concessão). Assim, entende-se que o procedimento correto a ser observado consiste em:

1. Calcular o VPL do fluxo de caixa original dos serviços de manutenção;
2. Determinar o impacto percentual do sobrepeso sobre o pavimento para o período de 30 em função das condições estruturais e de tráfego;
3. Corrigir o valor calculado no passo anterior para o período (p) a ser reequilibrado. Assumindo que o modelo baseado em juros compostos representa corretamente o fenômeno, a correção se daria pela seguinte equação:

$$\Delta VPL\%_p = (1 + \Delta VPL\%30) p/30 - 1$$

4. Multiplicar a variação percentual corrigida pelo valor calculado no passo 1 para determinar o VPL do reequilíbrio;
5. Realizar a transformação inversa ao cálculo de VPL para compor o fluxo de caixa do reequilíbrio.

A princípio, qualquer fluxo de caixa que resulte em um VPL igual ao calculado no passo 4 poderia ser utilizado. Contudo, considerando o prazo de 10 anos para a amortização dos investimentos de manutenção, propõe-se manter a distribuição igual àquela existente no Programa de Exploração da Rodovia (PER).

- Não consideração do disposto na Resolução ANTT n. 3651/2011 – Indevida utilização do custo da proposta comercial da Concessionária

Por fim, cabe esclarecer que a utilização do custo da proposta comercial da Concessionária (item 4.1.1, referente à manutenção do pavimento da rodovia) para a retificação pretendida do reequilíbrio contratual decorrente da Lei dos Caminhoneiros não se mostra adequada e está em desconformidade com as análises realizadas pelo TCU e as previsões da própria Resolução ANTT n. 3651/2011.

Ao contrário do que foi considerado pela na Nota Técnica em análise, o **TCU jamais determinou que a ANTT utilizasse os custos de manutenção de pavimento previstos nas propostas comerciais das concessionárias como referência para quantificação do reequilíbrio contratual relativo aos impactos da Lei dos Caminhoneiros**. Essa questão foi devidamente esclarecida no voto condutor do Acórdão n. 2.175/2019-Plenário:

II – Da metodologia do Fluxo de Caixa Marginal

38. Como visto no relatório que antecede este voto e reiterado em breve síntese no início deste voto, os recorrentes demonstram irresignação com a suposta vedação por parte deste Tribunal à utilização da metodologia do fluxo de caixa marginal para fins de recomposição do equilíbrio econômico financeiro do contrato examinado. No seu entender, o TCU teria contrariado um conjunto de deliberações que prestigiaria justamente a adoção da mencionada metodologia.

39. Em primeiro lugar, **afasto o argumento de que o TCU teria decidido de forma contrária à suposta jurisprudência consolidada acerca da metodologia do fluxo de caixa marginal. Compreendo que o Tribunal não vedou a utilização, em definitivo, do mencionado método**. É o que se extrai do seguinte excerto do voto condutor do Acórdão 1.461/2018-TCU-Plenário, proferido em sede de embargos declaratórios:

[...]

40. Corroborando esse entendimento, **eis o teor da determinação endereçada ao regulador, que não faz menção explícita ao método de recomposição que deverá ser utilizado pela Agência**, em consonância com o excerto acima transcrito:

9.2.1. reavalié, até janeiro/2019, os efeitos do art. 16 da Lei 13.103/2015 sobre os esforços de manutenção da Rodovia BR-101/ES/BA, a partir de estudos de engenharia específicos que dimensionem estes efeitos, em substituição aos resultados da Nota Técnica Conjunta SE-SPNT-DNIT-ANTT/MT 1/2015, levando em conta, para tanto, as inconsistências apuradas nestes autos, adotando posteriormente as medidas administrativas pertinentes, tais como a edição de novas Resoluções a respeito do tema, com vistas à utilização dos novos parâmetros obtidos nos cálculos para os reajustes tarifários; (redação conferida pelo Acórdão 1.461/2018-TCU-Plenário).

O equivocado entendimento da ANTT quanto à utilização da proposta comercial das concessionárias como base de referência dos custos de manutenção do pavimento para o reequilíbrio contratual teria decorrido, na visão do Ministro Relator, da redação do item 9.2.2 do Acórdão 290/2018-Plenário, que trata da retificação da revisão tarifária relativa à Lei dos Caminhoneiros especificamente para o contrato celebrado com a ECO101:

41. Creio que tal **incompreensão decorre do teor do subitem 9.2.2 do Acórdão 290/2018-TCU Plenário**, modificado pelo Acórdão 1.461/2018-TCU-Plenário.

9.2.2. retifique em definitivo, no prazo de 120 dias, a revisão tarifária autorizada pela Resolução 5.339/2017, **contemplando, no caso, os valores dos serviços de manutenção apresentados pela ECO101 em seu plano de negócios, como base de referência para compensar os efeitos do art. 16 da Lei 13.103/2015, em atendimento ao art. 9º, §§ 2º e 4º, e art. 10 da Lei 8.987/1995; (redação conferida pelo Acórdão 1.461/2018-TCU-Plenário)**.

As análises e esclarecimentos apresentados pelo TCU no Acórdão n. 2.175/2019-TCU-Plenário são relevantes, pois não há no contrato de concessão da BR-116/SP/PR qualquer previsão ou cláusula que vincule os reequilíbrios contratuais relativos a novos investimentos, inclusive acréscimos de quantitativos de serviços previstos originalmente no PER, ao fluxo de caixa descontado não alavancado apresentado no plano de negócios (Fluxo de Caixa Original).

No caso de reequilíbrios contratuais para a inclusão de novos investimentos não previstos no PER ou acréscimos de serviços previstos no PER, **o Contrato de Concessão da Autopista Régis Bittencourt se submete às disposições da Resolução n. 3651/2011 (art. 3º, I, II e 55º), que trata da metodologia de Fluxo de Caixa Marginal** para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais concedidas pela ANTT, em decorrência de novas obras e serviços.

Também nesse sentido é a Resolução n. 5.850/2019 da ANTT (art. 3º, §§1º e 2º, e Anexo I, segundo a qual os impactos econômico-financeiros da inclusão de obras ou serviços não previstos no PER (conforme art. 3º, §5º da Resolução n. 3651/2011) será realizada por meio de **Fluxo de Caixa Marginal (FCM)**.

Não há dúvida, portanto, que a metodologia para recomposição do reequilíbrio contratual a ser adotada pela ANTT no contrato de concessão da Autopista Régis Bittencourt, em relação aos impactos da Lei dos Caminhoneiros, é a do Fluxo de Caixa Marginal prevista nas Resoluções ANTT n. 3.651/2011 e 5.850/2019.

IV. Conclusão e pedidos referentes a esse item

Diante de todo o exposto, a Concessionária destaca a impossibilidade da aplicação dos estudos e da metodologia do LAPAV/UFRGS na 12ª Revisão Ordinária e 13ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio, devendo a ANTT, previamente à eventual retificação do reequilíbrio relativo à Lei dos Caminhoneiros, adotar as seguintes providências, sob pena de nulidade de qualquer ato que venha a ser adotado pela Agência em relação ao reequilíbrio contratual em discussão:

- i. assegurar à Concessionária, antes de qualquer alteração no cronograma financeiro da concessão relativamente ao reequilíbrio da Lei dos Caminhoneiros, o devido processo legal administrativo, com a garantia efetiva da ampla defesa e do contraditório sobre os estudos e a metodologia em discussão, garantindo o acompanhamento do tema pela Concessionária, a apresentação de manifestações, pareceres, elementos técnicos, a produção de provas, realização de diligências, entre outros, para garantir a construção e definição de uma metodologia tecnicamente adequada;
- ii. na construção e definição da metodologia em questão, com a participação da Concessionária, a ANTT deve considerar, conforme informações e elementos apresentados acima, as particularidades e características de cada segmento homogêneo da rodovia, de forma individualizada, bem como observe as Resoluções da ANTT e a legislação vigente, sob pena de os impactos da Lei dos Caminhoneiros na concessão não serem adequadamente reequilibrados pela Agência e configurarem indevida alteração do equilíbrio contratual, não refletindo os custos adicionais incorridos e a serem incorridos pela Concessionária para manutenção do pavimento da rodovia.

¹ A pesquisa foi realizada de fevereiro/2018 a fevereiro de 2019 e o relatório final ajustado foi entregue em abril/2020.

² O Acórdão n. 290/2018-Plenário teve origem em fiscalização do Contrato de Concessão da BR-101/BA/ES, da Concessionária ECO101.

³ “196. Adiante, concluiu-se assistir razão aos representantes da ANTT e da ECO101 quanto à existência de fundamentos contratuais e legais que autorizem a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão da BR101/ES/BA. Todavia, considerou-se, em atenção ao princípio da motivação dos atos administrativos (art. 2º, da Lei 9.784/1999), que a **revisão tarifária deve ser precedida de estudos que dimensionem o real efeito do aumento da tolerância no peso por eixo na manutenção do pavimento, considerando as particularidades de cada rodovia**”.

⁴ Trata-se do Ofício Circular SEI n. 786/2020/SUROD/DIR-ANTT, de 05/06/2020.

⁵ Art. 68. As iniciativas de projetos de lei, as alterações de normas administrativas e as decisões das Diretorias Colegiadas para resolução de pendências que afetem os direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços de transporte serão precedidas de audiência pública.

§1º Na invalidação de atos e contratos, será previamente garantida a manifestação dos interessados.

§2º Os atos normativos das Agências somente produzirão efeitos após publicação no Diário Oficial, e aqueles de alcance particular, após a correspondente notificação.

§3º Qualquer pessoa, desde que seja parte interessada, terá o direito de peticionar ou de recorrer contra atos das Agências, no prazo máximo de trinta dias da sua oficialização, observado o disposto em regulamento.

⁶ §5º **São consideradas obras ou serviços não previstos no PER** aqueles não existentes no PER, quando da publicação da Resolução nº 3.651/2011 **e/ou o incremento de valores de itens existentes no PER, nos casos descritos nos incisos I e II do parágrafo 3º, caso em que o reequilíbrio econômico-financeiro deverá ser feito exclusivamente via Fluxo de Caixa Marginal.**

Proposta SUROD

25. Por meio do OFÍCIO CIRCULAR_SEI Nº 786/2020/SUROD/DIR-ANTT (SEI nº 3543479), de 04/07/2020, as Concessionárias de Rodovias Federais foram comunicadas sobre a aprovação do relatório final referente à pesquisa desenvolvida com Recursos para Desenvolvimento Tecnológico – RDT, intitulada “P1 - Definição de uma metodologia para avaliar os impactos do aumento da tolerância nas cargas por eixo nos custos de manutenção de pavimentos de rodovias concedidas”, bem como acerca da sua incidência nas próximas revisões tarifárias:

“Em vista do exposto, essa SUROD informa que será aplicado o referido estudo, nas próximas revisões da tarifa de pedágio, para a adequação dos valores a serem considerados no reequilíbrio econômico-financeiro devido à alteração legal trazida pela lei 13.103, de 02 de março de 2015.”

26. Em vista disso, por meio da Nota Técnica nº 4857/2020/GEFIR/SUROD/DIR (SEI nº 4299813), de 22/10/2020, esta GEFIR tratou da análise e da proposta de ajuste do Cronograma Financeiro da Concessão, com base na conclusão do estudo específico desenvolvido no âmbito da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD), a fim de mensurar o impacto decorrente da alteração da sobrecarga legal nos custos de manutenção do pavimento ao Contrato de Concessão em discussão.

27. Porém, por um erro material, os valores foram calculados equivocadamente. Portanto, por meio da Nota Técnica nº 406/2021/GEFIR/SUROD/DIR (SEI nº 5098447), a GEFIR recalculou os valores, bem como apresentou os devidos esclarecidos aos questionamentos apresentados pela Concessionária, restando concluída no âmbito da GEFIR a análise do pleito de reequilíbrio decorrente da alteração de sobrecarga legal, conforme informado no OFÍCIO SEI Nº 2745/2021/GEFIR/SUROD/DIR-ANTT (SEI nº 5126164), de 04/02/2021.

28. Ainda, a referida nota técnica apresentou a seguinte proposta de alteração do item **4.1.2 – Desgaste do Pavimento**, no Fluxo de Caixa Marginal, no âmbito de Revisão Extraordinária, no Cronograma Financeiro da concessão:

Item	Fluxo	Total do Item	Ano Concessão					
			Ano 6 (2013)	Ano 7 (2014)	Ano 8 (2015)	Ano 9 (2016)	Ano 10 (2017)	Ano 11 (2018)
Vigente	FCM4	R\$ 34.265.227,86			R\$ 1.903.623,77	R\$ 1.903.623,77	R\$ 1.903.623,77	R\$ 1.903.623,77
Proposta SUROD	FCM4	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -

Item	Fluxo	Ano Concessão						
		Ano 12 (2019)	Ano 13 (2020)	Ano 14 (2021)	Ano 15 (2022)	Ano 16 (2023)	Ano 17 (2024)	Ano 18 (2025)
Vigente	FCM4	R\$ 1.903.623,77	R\$ 1.903.623,77	R\$ 1.903.623,77	R\$ 1.903.623,77	R\$ 1.903.623,77	R\$ 1.903.623,77	R\$ 1.903.623,77
Proposta SUROD	FCM4	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -

Item	Fluxo	Ano Concessão						
		Ano 19 (2026)	Ano 20 (2027)	Ano 21 (2028)	Ano 22 (2029)	Ano 23 (2030)	Ano 24 (2031)	Ano 25 (2032)
Vigente	FCM4	R\$ 1.903.623,77	R\$ 1.903.623,77	R\$ 1.903.623,77	R\$ 1.903.623,77	R\$ 1.903.623,77	R\$ 1.903.623,77	R\$ 1.903.623,77
Proposta SUROD	FCM4	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -

Legenda:

I - Cronograma Vigente - Fluxo de Caixa Marginal (FCM)

29. Informamos, ainda, que há a necessidade de ajuste dos valores de custos administrativos, constantes nos itens 14.5.3 Custo Administrativo - FCM4 - item 4.1.2, conforme proposto abaixo:

Custos administrativos (item 14.5.3) - Custo Administrativo - FCM4 - item 4.1.2 (valores em R\$ - data base julho/2007)										
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL	8º Ano	9º Ano	10º Ano	11º Ano	12º Ano	13º Ano	14º Ano	
VIGENTE	FCM4	2.138.150,16	118.786,12	118.786,12	118.786,12	118.786,12	118.786,12	118.786,12	118.786,12	
PROPOSTA ANTT										
REVISÃO - RE	FCM4	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			15º Ano	16º Ano	17º Ano	18º Ano	19º Ano	20º Ano	21º Ano	22º Ano
VIGENTE	FCM4	118.786,12	118.786,12	118.786,12	118.786,12	118.786,12	118.786,12	118.786,12	118.786,12	
PROPOSTA ANTT										
REVISÃO - RE	FCM4	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			23º Ano	24º Ano	25º Ano					
VIGENTE	FCM4	118.786,12	118.786,12	118.786,12						
PROPOSTA ANTT										
REVISÃO - RE	FCM4	0,00	0,00	0,00						

RE - Revisão Extraordinária

FCM4 - Fluxo de Caixa Marginal 4

30. Ante ao exposto, para este pleito, esta Gerência sugere o Deferimento Parcial.

e) Verba de Desapropriação

31. A Concessionária apresentou o seguinte pleito:

A Concessionária neste item obteve a objeção do montante apresentado durante o 12º ano de Concessão.

Em 21/12/2020, a Concessionária encaminhou através da carta ARB/FAI/20122101, protocolo nº 50500.136524/2020-27, todos os documentos pendentes mencionados no Parecer Técnico nº 27/2020/COFAD/GEENG/SUROD/DIR, totalizando o valor de R\$ 921.495,43 (Jul./2007).

Pelo exposto, solicitamos a análise dos documentos enviados através da carta supracitada, reequilibrando os devidos valores gastos com a Desapropriação.

Proposta SUROD

32. A prestação de contas dos gastos com desapropriações durante o 12º ano concessão (2019/2020) foi analisada no âmbito do Processo Administrativo nº 50500.308846/2019-41, e a conclusão da reanálise solicitada pela Concessionária, considerando a documentação complementar encaminhada por meio da Carta ARB/FAI/20122101 (SEI nº 4805167), de 21/12/2020, com base no Relatório de Análise da Desapropriação nº 3/2021/GEFIR (SEI nº 4975055), de 15/01/2021, foi apresentada no Parecer nº 4/2021/GEFIR/SUROD/DIR (SEI nº 4978433), de 15/01/2021.

33. Diante dessa reanálise, verifica-se que foi apresentado pela Concessionária o valor de **R\$ 1.815.723,81** (um milhão, oitocentos e quinze mil, setecentos e vinte e três reais e oitenta e um centavos), a preços correntes, para serem apropriados, não sendo aprovado por esta Agência nenhum valor, ou seja, **R\$ 0,00** (zero reais).

34. A seguir é apresentado quadro-resumo com os valores pleiteados pela Concessionária e os aprovados pela ANTT:

MÊS CONCESSÃO	VALOR APRESENTADO PELA CONCESSIONÁRIA a Preços Correntes – R\$	VALOR APROVADO PELA ANTT a Preços Correntes – R\$	VALOR APROVADO a PI (mês) – R\$
Março/2019	325.679,00	0,00	0,00
Junho/2019	971.421,91	0,00	0,00
Janeiro/2020	25.070,57	0,00	0,00
Fevereiro/2020	493.552,33	0,00	0,00
TOTAL:	1.815.723,81	0,00	0,00

35. Do exposto, tendo em vista não haver valor aprovado pela ANTT referente ao 12º ano de concessão, mantém-se a proposta da Nota Técnica nº 4965/2020/GEFIR/SUROD/DIR (SEI nº 4344592) para a adequação do cronograma financeiro do item 8.1 – Verba para Desapropriações e Indenizações.

36. Ante ao exposto, para este pleito, esta Gerência sugere o Indeferimento.

E – QUADRO-RESUMO – ITENS ALTERADOS PELA 13ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

OBRAS E SERVIÇOS INCLuíDOS NO PER (Fluxo Original)

ITEM	DESCRIÇÃO	QUANT.	ANO	VALOR (R\$)
	nenhum			
Total				

OBRAS E SERVIÇOS INCLuíDOS NO PER (Fluxo Marginal)

ITEM	DESCRIÇÃO	QUANT.	ANO	VALOR (R\$)
11.2	Verba Impl. 3º Termo Aditivo (DPRF)	1	12º	14.417,71
14.2.9	Custo Administrativo - FCM1 - item 11.2	1	12º	899,67
Total				
				15.317,38

OBRAS E SERVIÇOS EXCLuíDOS DO PER (Fluxo Original)

ITEM	DESCRIÇÃO	QUANT.	ANO	VALOR (R\$)
11.1	Verba Aparelhamento da PRF	1	12º	201.216,05
14.1	Administração da Concessionária	1	12º	12.555,88
Total				
				213.771,93

OBRAS E SERVIÇOS EXCLuíDOS DO PER (Fluxo Marginal)

ITEM	DESCRIÇÃO	QUANT.	ANO	VALOR (R\$)
6.3.3.2.7	Sistema de Circuito Fechado de TV - CFTV (conservação)	1	13º	112.828,07
4.1.2	Manutenção do Pavimento - Lei nº 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros)	1	8º ao 25º	34.265.277,86
14.4.4	Custo Administrativo - FCM 3 - item 6.3.3.2.7	1	13º	7.040,47
14.5.3	Custo Administrativo - FCM 4 - item 4.1.2	1	8º ao 25º	2.138.150,16
Total				
				36.523.296,56

OBRAS E SERVIÇOS POSTERGADOS NO PER (sem considerar inexecuções)

ITEM	DESCRIÇÃO	QUANT.	ANO	VALOR (R\$)
8.1	Verba para Desapropriações e Indenizações	1	12º	88.943.751,21
6.3.2.7	Reposição - Sistema de Circuito Fechado de TV	2	18º e 23º	4.513.116,96
14.4.2	Custo Administrativo - FCM3 - Item 6.3.1.7	1	13º	125.599,36
14.4.3	Custo Administrativo - FCM3 - Item 6.3.2.7	2	18º e 23º	281.618,50
Total				
				93.864.086,03

12ª REVISÃO ORDINÁRIA E 13ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA DA TBP – AUTOPISTA RÉGIS BITTENCOURT						
ITEM DA NOTA	ITEM DO PER	DESCRIÇÃO	VALOR		MÉRITO	STATUS
			PLEITO CONCESSÃO (a partir de julho/2007)	PROPOSTA SUO D (a partir de julho/2007)	(RECONHECIDO / RECONHECIDO PARCIALMENTE / NÃO RECONHECIDO / INDEFINIDO)	(CONCLUÍDO / EM ANÁLISE / SUBMETIDO À DIRETORIA)
12ª REVISÃO ORDINÁRIA						
I		Inexecuções do 12º Ano - Reprogramação do cronograma físico-financeiro	-	-	RECONHECIDO / REPROGRAMADO	CONCLUÍDO
II.1 a)		Receitas Acessórias	R\$2.094.215,00	-	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA
II.1 b)		Recursos de Desenvolvimento Tecnológico	R\$391.475,00	-	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA
II.4		Verba de aparelhamento da PRF - Polícia Rodoviária Federal	R\$605.190,59	R\$574.283,95	RECONHECIDO PARCIALMENTE	CONCLUÍDO
II.4		Verba de aparelhamento da PRF - Polícia Rodoviária Federal (Custos administrativos)	R\$199.215.928,27	-R\$12.555,88	NÃO SE APLICA	CONCLUÍDO
II.5		Verba de desapropriação	R\$951.677,12	-	NÃO RECONHECIDO	CONCLUÍDO
13ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA						
III a)		Eixo Suspenso	-	-	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA
III b)		Tráfego Real	-	-	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA
III c)	novo	Implantação de 4a faixa na Serra do Catuzal	R\$2.705.225,85	-	INDEFINIDO	EM ANÁLISE
III d)	11.2	3º Termo Aditivo ao Convênio do DPRF - Custos Correios e DOU	R\$182.682,43	R\$182.682,43	RECONHECIDO	CONCLUÍDO
III d)	14.2.9	3º Termo Aditivo ao Convênio do DPRF - Custos Correios e DOU (Custos Administrativos)	R\$899,66	R\$899,66	RECONHECIDO	CONCLUÍDO
III e)	novo	Emissão de documento fiscal	R\$1.328.677,70	-	INDEFINIDO	EM ANÁLISE
III f)	novo	Custos com Conservação, Monitoração, Manutenção e Seguros das novas obrigações contratuais adicionadas ao PER	-	-	INDEFINIDO	EM ANÁLISE
III g)		Necessidade de adoção de medidas para mitigar efeitos da pandemia na execução do contrato	-	R\$0,00	NÃO RECONHECIDO	CONCLUÍDO
IV a)	6.3.2.7	Sistema de Circuito Fechado de TV - CFTV (Reposição)	-	R\$4.513.116,96	REPROGRAMADO	CONCLUÍDO
IV a)	6.3.3.2.7	Sistema de Circuito Fechado de TV - CFTV (Conservação e Operação)	-	-R\$112.828,07	NÃO SE APLICA	EM ANÁLISE
IV a)	14.4.3	Sistema de Circuito Fechado de TV - CFTV (Reposição - Custos Administrativos)	-	R\$281.618,50	REPROGRAMADO	CONCLUÍDO
IV a)	14.4.4	Sistema de Circuito Fechado de TV - CFTV (Conservação e Operação - Custos Administrativos)	-	-R\$7.040,47	NÃO SE APLICA	CONCLUÍDO
IV a)	14.4.2	Sistema de Circuito Fechado de TV - CFTV (Implantação - Custos Administrativos)	-	R\$125.599,36	REPROGRAMADO	CONCLUÍDO
IV b)	4.1.2	Manutenção do Pavimento - Lei nº 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros)	-	-R\$34.265.277,86	NÃO SE APLICA	CONCLUÍDO
IV b)	14.5.3	Manutenção do Pavimento - Lei nº 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros - Custos Administrativos)	-	-R\$2.138.150,16	NÃO SE APLICA	CONCLUÍDO
TOTAL			R\$207.475.971,66	-R\$30.857.651,58		

F – CONCLUSÃO

37. Do exposto acima, submete-se a apreciação superior a proposta de alteração do Cronograma Financeiro da Concessão da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A, conforme apresentado na presente Nota Técnica.

(assinado eletronicamente)

Carlos Henrique Aparecido Cardoso

Coordenador de Fiscalização de Infraestrutura e Gestão de Investimentos de Rodovias II

(assinado eletronicamente)

Cláudio Renê Valadares Lobato

Gerente de Fiscalização e Investimentos de Rodovias

(assinado eletronicamente)

André Luís Macagnan Freire

Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária



Documento assinado eletronicamente por **CARLOS HENRIQUE APARECIDO CARDOSO, Coordenador(a)**, em 12/02/2021, às 12:00, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **CLAUDIO RENÊ VALADARES LOBATO, Gerente**, em 12/02/2021, às 12:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **ANDRE LUIS MACAGNAN FREIRE, Superintendente**, em 17/02/2021, às 12:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **4889606** e o código CRC **955C1A5C**.

Referência: Processo nº 50500.083099/2020-66

SEI nº 4889606

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br