

NOTA TÉCNICA Nº 031 /2017/GEINV/SUINF

Referência: Processo nº 50500.156291/2017-83

ASSUNTO: Proposta da 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – Concessionária BR-040 S.A. (VIA040) - Rodovia BR-040/DF/GO/MG - COMPLEMENTAR

Sumário

I -	INTRODUÇÃO	2
II -	FUNDAMENTAÇÃO	3
III -	ANÁLISE	3
III.A -	2ª REVISÃO ORDINÁRIA	7
III.A.a.	Implantação de 45 (quarenta e cinco) retornos em nível definitivos incorporados no Contrato de Concessão	7
III.A.b.	Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 1º ano de concessão	7
III.A.c.	Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 2º ano de concessão	9
III.A.d.	Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 3º ano de concessão	10
III.A.e.	Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Programas de Redução de Acidentes – 2º Ano de concessão	12
III.A.f.	Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Programas de Redução de Acidentes – 3º Ano de concessão	13
III.B -	5ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA	15
III.B.a.	Lei dos Caminhoneiros - Adicional Manutenção Pavimento de Vias Marginais, Dispositivos e Acessos.	15
III.B.b.	Manutenção e Conserva dos 45 Retornos em Nível	16
III.B.c.	Implantação de 4 Retornos Provisórios	19
III.B.d.	CREMA (Contrato de Restauração e Manutenção)	21
III.B.e.	Aumento Extraordinário CAP	29

III.B.f. Blackout – Copa do Mundo e Eleições.....	30
III.B.g. Atraso de Licenciamento Ambiental	31
III.B.h. Elaboração de Projetos Adicionais – Fluidez Brasília	39
III.B.i. Elaboração de Estudos/Análises – Anel Rodoviário B.H.....	42
III.B.j. Adequação do Dispositivo do km 615,5.....	44
IV - CONCLUSÃO.....	45

I - INTRODUÇÃO

1. A presente Nota Técnica apresenta a reanálise, no que compete a Gerência de Engenharia e Investimentos em Rodovias (GEINV), da Proposta de Revisão da Tarifa Básica de Pedágio (TBP), referente às obras, serviços e demais obrigações estabelecidas no Programa de Exploração da Rodovia (PER) e no Contrato de Concessão da Concessionária BR-040 S.A. (VIA040), concernentes à rodovia BR-040/DF/GO/MG¹.

2. Inicialmente, informamos que a presente proposta de revisão tarifária foi objeto de análise da Nota Técnica nº 022/2017/GEINV/SUINF, de 25/04/2017, sendo que, por meio do Ofício nº 195/2017/SUINF, de 04/05/2017, foi encaminhado pela SUINF à VIA 040 o resultado preliminar da Revisão da TBP, decorrente das alterações no Cronograma Financeiro de Investimentos.

3. O regulamento normativo que trata de revisão tarifária, disciplinado pela Resolução ANTT nº 675, de 04/08/2004, alterada pelas Resoluções nº 1.578, nº 2.552 e nº 5.172, de 17/08/2006, 14/02/2008 e 25/08/2016 respectivamente, estabelece à Concessionária a faculdade de manifestação, no prazo de 15 (quinze) dias, acerca dos resultados preliminares do procedimento de revisão, conforme exposto abaixo.

Resolução nº 675, de 04 de agosto de 2004

(...)

“Art. 5º O procedimento de revisão ordinária rege-se pelas disposições constantes dos contratos de concessão, da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, no que couber, e da

¹ http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/29461/Via_040.html



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF
Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV

Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dar-se-á mediante: (Alterado pela Resolução nº 1578, de 17.8.06)

(...)

II comunicação à Concessionária dos resultados preliminares de cada item, sendo-lhe facultado manifestar-se no prazo de 15 (quinze) dias, e

II - FUNDAMENTAÇÃO

4. Inicialmente, cumprimos destacar os normativos que nortearam a análise dos pleitos apresentados pela Concessionária. Em momento oportuno, serão transcritos os excertos necessários.

- 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 006/2013.

III - ANÁLISE

5. Quanto à proposta de revisão contratual apresentada pela Concessionária, informa-se que foram apresentadas, por meio da Carta OF.GCC.0227.2017, de 17.05.2017 e protocolada em 22.05.2017, (protocolo nº 50500.243862/2017-19), as contestações para os seguintes eventos pleiteados e analisados pela GEINV:

- a) Implantação de 45 (quarenta e cinco) Retornos em Nível Definitivos.



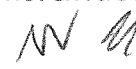
Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF
Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV

- b) Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 1º Ano de Concessão.
- c) Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 2º Ano de Concessão.
- d) Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 3º Ano de Concessão.
- e) Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Programas de Redução de Acidentes – 2º Ano de Concessão.
- f) Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Programas de Redução de Acidentes – 3º Ano de Concessão.
- g) Lei dos Caminhoneiros – Adicional de Manutenção Pavimento de Vias Marginais, Dispositivos e Acessos.
- h) Manutenção e Conserva dos 45 Retornos em Nível.
- i) Implantação de 4 Retornos Provisórios.
- j) Execução de Serviços Pertencentes ao Programa CREMA - DNIT.
- k) Aumento Extraordinário CAP.
- l) Alteração do PIS/COFINS/CIDE sobre a gasolina e diesel.
- m) Blackout Copa do Mundo e Eleições.
- n) Atraso de Licenciamento Ambiental.
- o) Elaboração de Projetos Adicionais – Fluidez Brasília.
- p) Elaboração de Estudos/Análises – Anel Rodoviário B.H.
- q) Adequação do Dispositivo do km 615+500.

6. Além dos pleitos apresentados anteriormente, também será objeto de análise desta Nota Técnica o seguinte tópico:

- Implantação de 45 (quarenta e cinco) retornos em nível definitivos incorporados no Contrato de Concessão;

7. Informamos, ainda, que dos pleitos de reequilíbrio econômico financeiro apresentados pela Concessionária na Carta OF.GCC.0227.2017, foram encaminhados à GEROR e à GEFOR, por meio dos Memorandos



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF
Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV

nº 490/2017/GEINV/SUINF, de 23/05/2017, e nº 491/2017/GEINV/SUINF, de 23/05/2017, respectivamente, os seguintes tópicos que serão objeto de análise por aquelas Gerências:

- a) Aplicação do Fator D sobre a TBP de Proposta.
- b) Eixo Suspenso – Lei dos Caminhoneiros.
- c) Recurso de desenvolvimento Tecnológica (RDT 2º e 3º Ano de Concessão.
- d) Receita Extraordinária.
- e) Isenções – Cristalina e Conselheiro Lafaiete.
- f) Evasão de Pedágio.
- g) Alteração do PIS/COFINS/CIDE sobre a Gasolina e Diesel.
- h) Custos Adicionais com Rolagem do Empréstimo Ponte – BNDES.
- i) Aplicação Fator D (Projeção de Tráfego T+1).

8. Assim, dos pleitos de reconsideração de revisão tarifária apresentados pela Concessionária, esta GEINV analisará os itens constantes na Tabela a seguir:

RELAÇÃO DOS PLEITOS – VIA 040	
Item	Descrição
III.A -	2ª REVISÃO ORDINÁRIA
III.A.a.	Implantação de 45 (quarenta e cinco) retornos em nível definitivos incorporados no Contrato de Concessão
III.A.b.	Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 1º ano de concessão
III.A.c.	Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 2º ano de concessão
III.A.d.	Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 3º ano de concessão
III.A.e.	Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Programas de Redução de Acidentes – 2º ano de concessão
III.A.f.	Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Programas de Redução de Acidentes – 3º ano de concessão
III.B -	4ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA
III.B.a.	Lei dos Caminhoneiros – Adicional Manutenção Pavimento de Vias Marginais, Dispositivos e Acessos
III.B.b.	Manutenção e Conserva dos 45 Retornos em Nível
III.B.c.	Implantação de 4 Retornos Provisórios
III.B.d.	Execução de Serviços pertencentes ao Programa CREMA - DNIT

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF
Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV

III.B.e.	Aumento Extraordinário CAP
III.B.f.	Blackout Copa do Mundo e Eleições
III.B.g.	Atraso de Licenciamento Ambiental
III.B.h.	Elaboração de Projetos Adicionais – Fluidez Brasília
III.B.i.	Elaboração de Estudos/Análises – Anel Rodoviário B.H.
III.B.j.	Adequação do Dispositivo do km 615+500

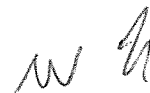
9. Cabe esclarecer que os valores inseridos no cronograma de investimento serão classificados por esta GEINV, em:

- Revisão Ordinária ou Revisão Extraordinária;
- Fluxo de Caixa Marginal (FCM) ou Fator C (FTC);
- Investimento (INV) ou Custo Operacional (COP).

10. Assim, para cada item analisado, será apresentada a proposta da VIA 040, bem como da SUINF, sendo esta última a proposta final a ser considerada, levando-se em conta os comentários e as observações feitas pela área técnica da GEINV sobre a proposta da Concessionária.

11. Dessa forma, apresentaremos os comentários e discussões a respeito do pleito o qual ensejou alteração do PER da VIA 040, bem como os fatos e evidências que motivaram a presente proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão encaminhado pela Concessionária, sendo que esta Nota Técnica complementa e substitui a Nota Técnica nº 022/2017/GEINV/SUINF para os itens coincidentes.

12. Cabe esclarecer que este documento apresentará valores e resultados a preços iniciais (data base de nov/2012).



III.A - 2ª REVISÃO ORDINÁRIA

III.A.a. Implantação de 45 (quarenta e cinco) retornos em nível definitivos incorporados no Contrato de Concessão

Proposta SUINF

13. Como o processo de apuração das inexecuções do 3º ano de concessão ainda não foi finalizado, a reprogramação dos valores devido a eventual inexecução no 3º ano concessão deverá ser efetuado na próxima revisão tarifária. Assim, propõe-se não alterar o cronograma de investimentos referente à implantação dos 45 retornos em nível do 3º ao 7º ano de concessão.

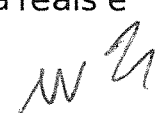
14. Em relação à remuneração dos custos administrativos (6,24%), referente a investimento no Fluxo de Caixa Marginal, já incluído e distribuído do 3º ao 7º ano concessão, de acordo com o cronograma físico-financeiro de implantação dos referidos retornos, propõe-se, também, não alterar o cronograma de investimento referente aos custos administrativos dos 45 retornos em nível.

15. O valor, referente aos custos administrativos, foi incluído e distribuído do 3º ao 7º ano de concessão, de acordo com o cronograma físico-financeiro de implantação dos referidos retornos, não cabendo, neste momento, alterar a distribuição dos valores do cronograma de execução dos retornos em nível aprovado na 1ª Revisão Ordinária.

III.A.b. Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 1º ano de concessão

Proposta Concessionária

16. A Concessionária apresenta a retificação da prestação de contas da Verba de Segurança no Trânsito, com relação ao Convênio de Aparelhamento da PRF no 1º ano de concessão, solicitando o valor adicional de R\$ 108.712,42 (cento e oito mil, setecentos e doze reais e quarenta e dois centavos), totalizando, para o 1º ano concessão, R\$ 977.860,33 (novecentos e setenta e sete mil, oitocentos e sessenta reais e trinta e três centavos).



Proposta SUINF

17. A verba anual destinada ao aparelhamento da PRF é de R\$ 990.000,00 (novecentos e noventa mil reais), a preços iniciais (data de assunção), conforme Nota Técnica nº 011/2014/GEINV/SUINF, de 09/05/2014.

18. Nas análises referentes a citada verba para o 1º ano concessão, realizadas por meio dos Pareceres Técnicos nº 121/2016/GEINV/SUINF, de 24/06/2016 e nº 122/2017/GEINV/SUINF, de 20/04/2017, foi apurado o montante de R\$ 869.147,91 (oitocentos e sessenta e nove mil, cento e quarenta e sete reais e noventa e um centavos).

19. A nova documentação enviada pela Concessionária foi analisada por meio do Parecer Técnico nº 144/2017/GEINV/SUINF, de 02/06/2017, constante no processo nº 50510.051579/2015-81, e foi reconhecido o valor adicional de R\$ 99.993,27 (noventa e nove mil, novecentos e noventa e três reais e vinte e sete centavos).

20. A seguir apresenta-se o quadro resumo da prestação de contas da utilização da Verba de Segurança no Trânsito, em relação ao Convênio de Aparelhamento da PRF, a preços iniciais (data de assunção).

VERIFICAÇÃO – SALDO CONTRATUAL – 1º ANO DE CONCESSÃO SUBCLÁUSULA 15.10 DO CONTRATO – SEGURANÇA NO TRÂNSITO – APARELHAMENTO PRF			
DESCRIÇÃO	TIPO ⁽¹⁾	FLUXO ⁽²⁾	TOTAL
Custo Apurado nas análises anteriores	COP	FTC	R\$ 869.147,91
Custo Apurado na análise em questão (atual)	COP	FTC	R\$ 99.993,27
Custo Total Apurado	COP	FTC	R\$ 969.141,18
Verba Disponível	COP	FTC	R\$ 990.000,00
Saldo Contratual (Modicidade)	COP	FTC	R\$ 20.858,82

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

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

Valores a preços iniciais.

Observação: Para as verbas previstas em Contrato, será utilizado o Índice de Reajustamento conforme informado por meio do Memorando nº 092/2016/GEROR/SUINF (Índice Ano Concessão 1 = 1,00).

21. Assim, verifica-se que foi apurado, para o 1º ano Concessão, a verba total de R\$ 969.141,18 (novecentos e sessenta e nove mil, cento e quarenta e um reais e dezoito centavos).

22. Com isso, em virtude de restar saldo contratual de R\$ 20.858,82 (vinte mil, oitocentos e cinquenta e oito reais e oitenta e dois centavos), a preços iniciais (data de assunção), para a Verba de Segurança no Trânsito, em relação ao Convênio de Aparelhamento da PRF, será necessário reequilibrar o Contrato de Concessão, sendo revertido este valor à modicidade tarifária, conforme previsão contratual do Fator C.

III.A.c. Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 2º ano de concessão

Proposta Concessionária

23. A Concessionária apresenta a retificação da prestação de contas da Verba de Segurança no Trânsito, com relação ao Convênio de Aparelhamento da PRF no 2º ano de concessão, solicitando o valor de R\$ 965.289,46 (novecentos e sessenta e cinco mil, duzentos e oitenta e nove reais e quarenta e seis centavos).

Proposta SUINF

24. A verba anual destinada ao aparelhamento da PRF é de R\$ 990.000,00 (novecentos e noventa mil reais), a preços iniciais (data de assunção), conforme Nota Técnica nº 011/2014/GEINV/SUINF, de 09/05/2014.

25. Nas análises referentes à citada verba para o 2º ano concessão, realizadas por meio dos Pareceres Técnicos nº 122/2016/GEINV/SUINF, de 24/06/2016 e nº 123/2017/GEINV/SUINF, de 20/04/2017, foi apurado o montante de R\$ 0,00 (zero reais), ou seja, não houve o reconhecimento de quaisquer valores para o referido item.

26. A nova documentação enviada pela Concessionária foi analisada por meio do Parecer Técnico nº 145/2017/GEINV/SUINF, de 02/06/2017, constante no processo nº 50510.051579/2015-81, e foi reconhecido o valor adicional de R\$ 894.411,84 (oitocentos e noventa e quatro mil, quatrocentos e onze reais e oitenta e quatro centavos), a preços iniciais (data de assunção).

27. A seguir apresenta-se o quadro resumo da prestação de contas da utilização da Verba de Segurança no Trânsito, em relação ao Convênio de Aparelhamento da PRF, a preços iniciais (data de assunção).

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF
Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV

VERIFICAÇÃO – SALDO CONTRATUAL – 2º ANO DE CONCESSÃO SUBCLÁUSULA 15.10 DO CONTRATO – SEGURANÇA NO TRÂNSITO – APARELHAMENTO PRF			
DESCRIÇÃO	TIPO (1)	FLUXO (2)	TOTAL
Custo Apurado na 1ª Revisão Ordinária da TBP	COP	FTC	R\$ 0,00
Custo Apurado na análise em questão (atual)	COP	FTC	R\$ 894.411,84
Custo Total Apurado	COP	FTC	R\$ 894.411,84
Verba Disponível	COP	FTC	R\$ 990.000,00
Saldo Contratual (Modicidade)	COP	FTC	R\$ 95.588,16

(3) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento.

(4) Fluxo: FCM – Fluxo Marginal / FTC – Fator C.

Valores a preços iniciais.

Observação: Para as verbas previstas em Contrato, será utilizado o Índice de Reajustamento conforme informado por meio do Memorando nº 092/2016/GEROR/SUINF (Índice Ano Concessão 2 = 1,07702).

28. Na 1ª Revisão Ordinária foi revertido o montante de R\$ 990.000,00 (novecentos e noventa mil reais) para a modicidade tarifária relativo à não utilização da Verba de Segurança no Trânsito, em relação ao Convênio de Aparelhamento da PRF, no 2º ano de concessão.

29. Com a nova documentação enviada foi comprovada a aquisição de equipamentos no montante de R\$ 894.411,84 (oitocentos e noventa e quatro mil, quatrocentos e onze reais e oitenta e quatro centavos), a preços iniciais, que deverá ser restituído à Concessionária no reequilíbrio do Contrato de Concessão, conforme previsão contratual do Fator C.

30. Assim, no total verifica-se que foi apurado, para o 2º ano Concessão, a utilização da verba de R\$ 894.411,84 (oitocentos e noventa e quatro mil, quatrocentos e onze reais e oitenta e quatro centavos), a preços iniciais, restando saldo de R\$ 95.588,16 (noventa e cinco mil, quinhentos e oitenta e oito reais e dezesseis centavos).

III.A.d. Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 3º ano de concessão

Proposta Concessionária

31. A Concessionária VIA 040 requer que seja o Ano 3 da Concessão retirado da próxima revisão tarifária, ante as dificuldades e entraves

burocráticos enfrentados pela Concessionária para encerramento de sua demonstração de contas.

Proposta SUINF

32. A verba anual destinada ao aparelhamento da PRF é de R\$ 990.000,00 (novecentos e noventa mil reais), a preços iniciais (data de assunção), conforme Nota Técnica nº 011/2014/GEINV/SUINF, de 09/05/2014.

33. Nas análises referentes à citada verba para o 3º ano concessão, realizadas por meio dos Pareceres Técnicos nº 122/2016/GEINV/SUINF, de 24/06/2016 e nº 123/2017/GEINV/SUINF, de 20/04/2017, foi apurado o montante de R\$ 0,00 (zero reais), ou seja, não houve o reconhecimento de quaisquer valores para o referido item.

34. A nova documentação enviada pela Concessionária foi analisada por meio do Parecer Técnico nº 146/2017/GEINV/SUINF, de 02/06/2017, constante no processo nº 50510.020192/2017-45, e foi reconhecido o valor adicional de R\$ 0,00 (zero reais).

35. A seguir apresenta-se o quadro resumo da prestação de contas da utilização da Verba de Segurança no Trânsito, em relação ao Convênio de Aparelhamento da PRF, a preços iniciais (data de assunção).

VERIFICAÇÃO – SALDO CONTRATUAL – 3º ANO DE CONCESSÃO SUBCLÁUSULA 15.10 DO CONTRATO – SEGURANÇA NO TRÂNSITO – APARELHAMENTO PRF			
DESCRIÇÃO	TIPO ⁽¹⁾	FLUXO ⁽²⁾	TOTAL
Custo Apurado nas análise anteriores	COP	FTC	R\$ 0,00
Custo Apurado na análise em questão (atual)	COP	FTC	R\$ 0,00
Custo Total Apurado	COP	FTC	R\$ 0,00
Verba Disponível	COP	FTC	R\$ 990.000,00
Saldo Contratual (Modicidade)	COP	FTC	R\$ 990.000,00

(5) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento.

(6) Fluxo: FCM – Fluxo Marginal / FTC – Fator C.

Valores a preços iniciais.

Observação: Para as verbas previstas em Contrato, será utilizado o Índice de Reajustamento conforme informado por meio do Memorando nº 092/2016/GEROR/SUINF (Índice Ano Concessão 3 = 1,18855).

36. Assim, verifica-se que foi apurado, para o 3º ano Concessão, a verba total de R\$ 0,00(zero reais).

37. Com isso, em virtude de restar saldo contratual de R\$ 990.000,00 (novecentos e noventa mil reais) a preços iniciais (data de assunção), para a Verba de Segurança no Trânsito, em relação ao Convênio de Aparelhamento da PRF, será necessário reequilibrar o Contrato de Concessão, sendo revertido este valor à modicidade tarifária, conforme previsão contratual do Fator C.

III.A.e. Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Programas de Redução de Acidentes – 2º Ano de concessão

Proposta Concessionária

38. A Concessionária apresenta documentação complementar da prestação de contas da Verba de Segurança no Trânsito, com relação a Programas de Redução de Acidentes, no 2º ano de concessão, demonstrando adicionalmente informações e subsídios das campanhas realizadas no período.

39. A Concessionária solicita deferimento da referida verba, que conforme solicitação anterior, apresentou o valor de R\$ 341.727,93 (trezentos e quarenta e um mil, setecentos e vinte e sete reais e noventa e três centavos).

Proposta SUINF

40. A verba anual destinada ao Programa de Redução de Acidentes é de R\$ 343.583,00 (trezentos e quarenta e três mil, quinhentos e oitenta e três reais), a preços iniciais (data de assunção), conforme Nota Técnica nº 011/2014/GEINV/SUINF, de 09/05/2014.

41. Cabe destacar que a sistemática de prestação de contas da verba destinada aos programas de redução de acidentes foi orientada por meio dos Ofícios Circulares nº 001/2016/GEINV/SUINF e nº 011/2016/GEINV/SUINF, de 10/02/2016 e 25/10/2016 respectivamente.

42. Na análise apresentada, em relação ao 2º ano concessão, por meio da Nota Técnica nº 21/2016/GEINV/SUINF, de 19/05/2016, concluiu-

se que não houve apuração e prestação de contas, por não haver gastos com programas de redução de acidentes, tendo sido revertido à modicidade tarifária, o valor anual integral da referida verba para o 2º ano concessão (R\$ 343.583,00).

43. A prestação de contas da Verba de Segurança no Trânsito, com relação ao Programa de Redução de Acidentes, no 2º ano de concessão foi reanalisada por meio do Parecer Técnico nº 143/2017/GEINV/SUINF, de 02/06/2017, constante no processo nº 50500.226394/2014-75

44. A seguir apresenta-se o quadro resumo da prestação de contas da utilização da Verba de Segurança no Trânsito, em relação ao Programa de Redução de Acidentes, a preços iniciais (data de assunção).

VERIFICAÇÃO – SALDO CONTRATUAL – 2º ANO DE CONCESSÃO SUBCLÁUSULA 15.10 DO CONTRATO – SEGURANÇA NO TRÂNSITO – PROGRAMA DE REDUÇÃO DE ACIDENTES			
DESCRIÇÃO	TIPO ⁽¹⁾	FLUXO ⁽²⁾	TOTAL
Verba Disponível	COP	FTC	R\$ 343.583,00
Custo Total Apurado	COP	FTC	R\$ 0,00
Saldo Contratual (Já revertido à Modicidade na 1ª RO)	COP	FTC	R\$ 343.583,00

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

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

Valores a preços iniciais.

45. Assim, verifica-se que foi apurado para o 2º ano de concessão, a verba total de R\$ 0,00 (zero reais).

46. Considerando que o valor integral da verba em questão (R\$ 343.583,00) para o 2º ano concessão já havia sido revertida à modicidade tarifária, não há no momento, saldo a ser revertido à modicidade tarifária.

III.A.f. Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Programas de Redução de Acidentes – 3º Ano de concessão

Proposta Concessionária

47. A Concessionária apresenta a proposta de retirada, do Ano 3 da Concessão, da revisão tarifária em questão, até que estejam disponibilizados à ANTT todos os documentos comprobatórios dos custos

incorridos pela Concessionária da Verba de Segurança no Trânsito, com relação a Programas de Redução de Acidentes.

Proposta SUINF

48. A verba anual destinada ao Programa de Redução de Acidentes é de R\$ 343.583,00 (trezentos e quarenta e três mil, quinhentos e oitenta e três reais), a preços iniciais (data de assunção), conforme Nota Técnica nº 011/2014/GEINV/SUINF, de 09/05/2014.

49. Cabe destacar que a sistemática de prestação de contas da verba destinada aos programas de redução de acidentes foi orientada por meio dos Ofícios Circulares nº 001/2016/GEINV/SUINF e nº 011/2016/GEINV/SUINF, de 10/02/2016 e 25/10/2016 respectivamente.

50. Na análise apresentada, em relação ao 3º ano concessão, por meio da Nota Técnica nº 022/2017/GEINV/SUINF, de 25/04/2017, concluiu-se que não houve apuração e prestação de contas, por não haver gastos com programas de redução de acidentes.

51. Em relação à solicitação da Concessionária VIA 040, a qual propõe a retirada do Ano 3 da Concessão na referida revisão tarifária em questão, informamos que, a solicitação será indeferida, considerando que a própria Concessionária VIA 040 já havia informado não ter efetuado qualquer gasto com a verba em questão no 3º ano concessão.

52. Assim, sugerimos reverter toda a Verba destinada à programas de redução de acidentes do 3º ano concessão (2016-2017) à modicidade tarifária.

53. Apresenta-se, à seguir, o quadro resumo da prestação de contas da utilização da Verba de Segurança no Trânsito, em relação ao Programa de Redução de Acidentes, a preços iniciais (data de assunção).

VERIFICAÇÃO – CRONOGRAMA FINANCEIRO SUBCLÁUSULA 15.10 DO CONTRATO – SEGURANÇA NO TRÂNSITO – PROGRAMA DE REDUÇÃO DE ACIDENTES				
DESCRIÇÃO	TIPO ⁽¹⁾	FLUXO ⁽²⁾	TOTAL ⁽³⁾	PERÍODO – ANO DE CONCESSÃO
				3º ANO
Custo Total Apurado	COP	FC	R\$ 0,00	R\$ 0,00
Verba Disponível	COP	FC	R\$ 343.583,00	R\$ 343.583,00

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF
Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV

VERIFICAÇÃO – CRONOGRAMA FINANCEIRO				
SUBCLÁUSULA 15.10 DO CONTRATO – SEGURANÇA NO TRÂNSITO – PROGRAMA DE REDUÇÃO DE ACIDENTES				
DESCRIÇÃO	TIPO ⁽¹⁾	FLUXO ⁽²⁾	TOTAL ⁽³⁾	PERÍODO – ANO DE CONCESSÃO
				3º ANO
Saldo Contratual (Modicidade) (Σ Verba – Σ Custo)	COP	FC	R\$ 343.583,00	R\$ 343.583,00

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

(2) Fluxo: FM – Fluxo Marginal / FC – Fator C.

(3) Valores a Preços Iniciais (Data de Assunção).

54. Portanto, em virtude de restar saldo contratual de R\$ 343.583,00 (trezentos e quarenta e três mil, quinhentos e oitenta e três reais), a preços iniciais (data de assunção), para o item programa de redução no trânsito, esta verba deverá ser computada no Fator C, cujo cálculo encontra-se sob competência da GEROR, a fim que o montante remanescente seja revertido em sua totalidade à modicidade tarifária.

III.B - 5ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

III.B.a. Lei dos Caminhoneiros - Adicional Manutenção Pavimento de Vias Marginais, Dispositivos e Acessos.

Proposta Concessionária

55. A Concessionária reitera o pedido inicial, e solicita que a ANTT reconheça em seu cálculo os segmentos de vias marginais existentes, vias marginais a serem implantadas, dispositivos de retorno em nível, retornos em desnível e acessos, visto que, fazem parte do corpo estradal da rodovia concedida

Proposta SUINF

56. Considerando que a Concessionária não apresentou quaisquer argumentos novos à respeito do assunto e, ainda, principalmente, sabendo-se que o valor proposto é preliminar e deverá ser revisto pela área técnica competente da SUINF, em momento oportuno, através de estudo técnico de engenharia específico, informamos, que será mantido o entendimento da Nota Técnica anterior.

57. Assim, quando for determinada a metodologia definitiva, será considerado no cálculo do valor de reequilíbrio as particularidades de cada Concessionária e todos os elementos do trecho rodoviário concedido.




58. Cabe esclarecer que a mesma estimativa de área de pavimento foi adotada para calcular o valor a ser reequilibrado em todas as Concessionárias de rodovias federais.

59. É importante ressaltar que a estimativa da área de pavimento utilizada não restringe os serviços a serem executados pela Concessionária e os parâmetros de desempenho devem ser atendidos em toda a extensão do trecho rodoviário concedido.

60. Além disso, como se tratou de valor preliminar, não foi considerada a taxa de remuneração de custos administrativos de 6,24%, que somente deverá ser aplicado ao valor definitivo.

61. Portanto, em virtude dos fatos apresentados, sugere-se que o pleito seja indeferido, não cabendo, neste caso, qualquer reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

III.B.b. Manutenção e Conserva dos 45 Retornos em Nível

Proposta Concessionária

62. Inicialmente a Concessionária informa ter enviado os projetos dos 45 retornos em nível inseridos nos projetos de duplicação, por meio das Cartas GCC.0050.2017, GCC.0051.2017, GCC.0052.2017, GCC.0053.2017, GCC.0050.2017, GCC.0054.2017, para análise da ANTT.

63. Adicionalmente, para os 4 dispositivos de retornos em nível executados no 3º ano de concessão, a VIA 040 informa que foram protocolados e aprovados seus projetos executivos.

64. Assim, A Concessionária encaminha, ainda, tabelas informando os quantitativos e os custos anuais referente à manutenção e conserva de retornos em nível.

65. Desta maneira, a Concessionária requer que sejam incluídos, nesta 4ª Revisão Extraordinária, o valor total referente a execução dos serviços de manutenção e conserva dos 45 dispositivos de retorno em nível, no valor de R\$ 112.597.284,02, ou solicita que, pelo menos seja reconhecido o valor para manutenção e conserva dos 4 dispositivos de retorno em nível implantados, no valor de R\$ 10.060.904,57.



Proposta SUINF

66. Inicialmente, informamos, que por meio da 1ª Revisão Extraordinária foi aprovada a nova obrigação da Concessionária de implantar 45 retornos em nível. Assim, foi incluído no fluxo marginal o valor total de R\$ 87.407.768,25, a preços iniciais, referente à implantação dos retornos em nível.

67. Cabe esclarecer que as propostas de investimentos não previstos inicialmente no Contrato de Concessão, necessitam de análise prévia do projeto e orçamento por esta Agência, para inclusão no PER e autorização de implantação, conforme estabelece o item 22.7.1 do contrato, bem como as Resoluções ANTT nº 1187/2005 e nº 3651/2011:

CONTRATO DE CONCESSÃO

(...)

22.7 Projeto para novos Investimentos

22.7.1 Na hipótese de novos investimentos ou serviços solicitados pela ANTT e não previstos no Contrato, a ANTT poderá requerer a Concessionária previamente ao processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a elaboração de projeto das obras e serviços nos termos de regulamentação específica.

RESOLUÇÃO Nº 1187, DE 09 DE NOVEMBRO DE 2005

(...)

DAS ALTERAÇÕES DO PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO

(...)

Art. 21. As propostas de alteração no Programa de Exploração, apresentadas pela Concessionária, deverão conter Projeto Básico, suas justificativas e avaliação dos custos e benefícios, considerados os requisitos indicados no Anexo IV desta Resolução.

Parágrafo único. Após autorizada pela ANTT a alteração no Programa de Exploração, a concessionária deverá apresentar Projeto Executivo, cujo custo de elaboração será considerado em futura revisão.

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



RESOLUÇÃO nº 3651, de 07 de abril de 2011

(...)

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

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

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

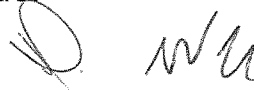
Art. 3º Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais serão utilizados os critérios definidos nos incisos I e II a seguir para definir o valor das obras e serviços resultantes do evento que deu causa ao reequilíbrio.

I - O valor das obras e/ou serviços deverá ser proposto pela concessionária, conforme previsto em Resolução, mediante apresentação de orçamento elaborado com base na composição de custos do Sistema de Custos Rodoviários – SICRO, sob gestão do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT.

II - Caso o orçamento apresente itens que não possam ser orçados com base nos manuais e composições referenciais do SICRO, deverão ser utilizados outros sistemas oficiais de composição de custos, ou, na impossibilidade de utilização de tais sistemas, deverão ser apresentadas 3 (três) cotações de mercado, nesta ordem.

68. Tendo em vista que a Concessionária informou ter apresentado todos os projetos dos retornos e enviou proposta orçamentária da manutenção e conserva destes, emitiu-se o Memorando nº 504/2017/GEINV/SUINF, de 26/05/2017, enviando o pleito em questão para análise e manifestação da GEPRO.

69. Portanto, em virtude dos fatos apresentados, no momento, sugere-se que o pleito seja indeferido, não cabendo, neste caso, qualquer reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.



III.B.c. Implantação de 4 Retornos Provisórios

Proposta Concessionária

70. Inicialmente, a Concessionária, em sua contestação ao pleito em questão, informa, que a ANTT, motivada por solicitação do MPF, propôs que a Concessionária VIA 040 implantasse os 4 (quatro) retornos em nível provisórios no prazo de apenas 15 (quinze) dias corridos.

71. Relata ainda, que, primeiramente seria implantado retorno provisório de forma a atender ao clamor público e o prazo de apenas 15 dias estipulado pela Agência. Em uma segunda etapa, seria executado retorno definitivo atendendo aos procedimentos de análise e aprovação de projeto da ANTT e, conseqüentemente, as normas técnicas vigentes.

72. Alega ainda que a ANTT autorizou a implantação dos retornos provisórios em nível nos km 114,5/GO, km 122,0/GO e km 167,57/MG, por meio do Ofício nº 1661/2015/SUINF, de 15/07/2015 e a VIA 040 encaminhou a Carta PC 0301/2015, em 03/08/2015, onde atestou a implantação e operacionalidade dos retornos provisórios em nível, ou seja, em apenas 13 dias úteis cumpriu com a obrigação assumida perante os envolvidos do processo.

73. A Concessionária ressalta, que em função do prazo estipulado, não haveria tempo hábil para elaborar os projetos funcionais dos retornos provisórios, tampouco os projetos executivos e, ainda, os implantar de acordo com as normas técnicas vigentes, criando uma indisposição com os representantes do município e órgãos de controle externo, como o MPF e a CGU e ainda, que esses retornos sempre foram tratados como provisórios na Agência, bem como nas reuniões com o MPF e representantes do município de Cristalina/GO, sendo tecnicamente inviável a elaboração de projetos funcionais e executivos e a implantação de retornos definitivos no prazo estipulado de 15 dias corridos.

74. Segundo a Concessionária, como não havia prazo suficiente para apresentação de projetos funcionais, a Concessionária encaminhou, por e-mail, os “croquis” dos quatro retornos provisórios, os quais foram analisados pela GEPRO.



75. Portanto, em virtude dos fatos apresentados, a Concessionária reitera o pedido de reequilíbrio econômico financeiro no valor de R\$ 402.810,00 (quatrocentos e dois mil, oitocentos e dez reais), a valores iniciais de contrato, pela implantação dos 4 retornos provisórios em questão.

Proposta SUINF

76. Inicialmente, informamos, novamente, que o assunto vem sendo tratado por meio do processo nº 50510.030325/2015-20, e que por meio dos ofícios nº 1661/2015/SUINF e nº 1854/2015/SUINF, datados, respectivamente, de 15/07/2015 e 07/08/2015, a Agência autorizou a implantação de retornos provisórios em nível no km 114,5/GO, km 122,0/GO, 167,57/MG e km 71,5/GO da rodovia BR-040, estando operacionais em até 15 dias, devendo ser apresentados os projetos funcionais dos dispositivos o mais rápido possível e lembrando que estes retornos provisórios deverão ser substituídos por dispositivos definitivos, motivo pelo qual solicitamos a apresentação dos respectivos projetos executivos em até 90 dias. Por fim, os ofícios, citados inicialmente, solicitam que a equipe de fiscalização da COINF/URMG seja cientificada da previsão e efetivo início das obras mencionadas acima.

77. A Concessionária encaminhou, por e-mail, somente “croquis” dos quatro retornos provisórios, os quais foram analisados pela GEPRO, que por meio de despacho, datado de 05/11/2015, constante na folha nº 106 do referido processo que trata dos retornos provisórios, informou sobre problemas do ponto de vista de segurança viária, sendo imprescindível a substituição destes retornos provisórios por retornos definitivos o mais breve possível. A GEPRO destaca, ainda, que os raios de giro não atendem ao veículo semirreboque, além de não ser possível a conferência das dimensões das faixas de mudança de velocidade, por não haver sinalização regulamentar da velocidade nos retornos.

78. Através do Ofício nº 1994/2015/SUINF, de 28/08/2015, reiterou-se da necessidade de substituição dos retornos provisórios por retornos definitivos, onde a VIA 040 deverá encaminhar os projetos funcionais o mais breve possível.



79. Desta forma, reiteramos a informação de que nunca houve aprovação, por parte da ANTT, dos projetos de retornos provisórios, implantados em desacordo com as normas vigentes para os dispositivos em questão, principalmente em relação à segurança viária. Por consequência, a fim de eliminarmos problemas de segurança na rodovia referente aos retornos provisórios, solicitou-se, a substituição por retornos definitivos, os quais foram reequilibrados por meio da 1ª Revisão Extraordinária da TBP.

80. Além disso, informamos que as alegações apresentadas pela Concessionária VIA 040, por meio da Carta OF.GCC.0227.2017 (réplica), não citam fatos novos e/ou relevantes que possam alterar nosso entendimento anterior.

81. Assim, considerando que os retornos provisórios foram implantados em desacordo com as normativas referentes a dispositivos desta especificidade, podendo trazer problemas de segurança viária no local, além de não ter ocorrido a aprovação dos projetos e recebimento das obras de implantação, reiteramos nosso entendimento que a Concessionária assumiu o risco de implantar tais dispositivos em desacordo com as normas, e além disso, expos os usuários a riscos em relação à segurança viária nestes locais.

82. Portanto, em virtude dos fatos apresentados, sugere-se que o pleito seja indeferido, não cabendo, neste caso, qualquer reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

III.B.d. CREMA (Contrato de Restauração e Manutenção)

Proposta Concessionária

83. A Concessionária VIA 040 reitera a solicitação de encaminhamento deste pleito, à Procuradoria Jurídica desta ANTT, com a justificativa de que quando o parecer nº 01098/PF-ANTT/PGF/AGU de 03/06/2016, não se havia juntado aos autos grande parte da defesa e das evidências que hoje compõem o pleito. Além disso, a VIA 040 alega que a divergência que hoje ocorre entre as partes se dá na interpretação contratual e compartilhamento de riscos (matérias de cunho jurídico), e não na precificação do evento ocorrido, entendendo ser pertinente a participação da AGU nesse processo.



84. Alega, ainda, que conforme já apresentado, o pleito é composto de duas partes, conforme abaixo descrito:

- i. Falta de recuperação de alguns trechos previstos pelo DNIT, que para sua execução totalizam um custo adicional de R\$ 30.400,087,01 (nov/12);
- ii. Degradação prematura do pavimento recuperado pelo DNIT, que para sua correção totalizam um custo adicional de R\$ 5.143.917,30 (nov/12).

85. A Concessionária ratifica o entendimento de que ambos os casos não estão contemplado em seu escopo contratual, devendo a Concessionária fazer jus ao reequilíbrio econômico e financeiro do Contrato.

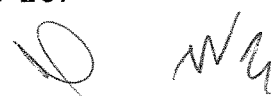
86. Desta forma, solicita a reanálise do pleito por completo, e que nesta revisão seja reconhecido pelo ao menos o custo adicional de R\$ 5.143.917,30 (nov/12), referente ao serviço de correção de intervenções realizadas pelo DNIT, já que se trata de claro e evidente caso de vício oculto, evento que segundo o Contrato de Concessão, confere a Concessionária o direito ao reequilíbrio econômico financeiro do Contrato.

Proposta SUINF

87. Trata-se de pleito da Concessionária a respeito de execução de obras adicionais de recuperação do trecho do km 543+600 ao km 632+710 da BR-040/MG, contratadas anteriormente pelo DNIT, por meio do projeto CREMA – 1ª Etapa, por não atendimento aos parâmetros de desempenho dos serviços iniciais do PER.

88. Informamos, novamente, que o pleito em questão já havia sido analisado anteriormente por meio dos seguintes documentos, abaixo descritos:

- ✓ Parecer Técnico nº 102/2015/GEINV/SUINF, de 22/04/2015, constante do processo nº 50500.018806/2015-86;
- ✓ Nota Técnica nº 021/2016/GEINV/SUINF, de 11/07/2016, constante do processo nº 50500.093698/2016-10.



89. Além disso, a Concessionária foi cientificada do posicionamento desta ANTT com relação ao pleito em questão, através dos Ofícios nº 1.169/2015/GEINV/SUINF e nº 2.415/2015/SUINF, de 21/09/2015 e 26/10/2015, respectivamente.

90. Assim, a Concessionária solicita, a reanálise do pleito por completo, e que nesta revisão seja reconhecido pelo menos o custo adicional de R\$ 5.143.917,30 (nov/12), referente ao serviço de correção de intervenções realizadas pelo DNIT.

91. Sobre à solicitação da VIA 040 em relação ao encaminhamento deste pleito à Procuradoria Jurídica desta ANTT, reiteramos e relembramos, que conforme já informado na Nota Técnica nº 014/2016, de 19/05/2016, a fim de dirimir quaisquer dúvidas jurídicas e contratuais, independentemente do momento de análise da procuradoria da ANTT, o pleito já havia sido encaminhado para análise da Procuradoria Federal junto a ANTT (PF/ANTT), onde, por meio do Parecer nº 01098/PF-ANTT/PGF/AGU, de 03/06/2016, conclui que a análise trata-se de decisão técnica-administrativa, e não jurídica, assim, a competência e atribuição para definir sobre o mérito e o valor é exclusiva da SUINF/ANTT.

“17. Assim, não compete a esta Procuradoria dizer se ocorreu ou não o desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão em apreço. Esta verificação é uma atribuição da SUINF/ANTT, a luz, sobretudo, da proposta apresentada pela Contratada no certame licitatório que deu origem ao Contrato de Concessão, bem assim de possíveis fatos supervenientes que possam ter causado ou não eventual desequilíbrio entre os encargos da Concessionária e as receitas advindas da prestação do serviço público concedido.”

92. No mais, reiteramos a definição de vício oculto, a PF-ANTT, que se manifestou no Parecer nº 02077/2016/PF-ANTT/AGU, de 10/11/2016, da seguinte forma:

29. Vício oculto, no contexto das concessões de serviço público, é aquele imperceptível a tal ponto que sequer poderia ser considerado como um risco a ser precificado pela empresa concessionária.

93. Assim, para se caracterizar o vício oculto, deve-se comprovar que se refere a um custo imputado à Concessionária que era impossível de ser previsto ou precificado à época da licitação, o que não pode ser

imputado ao caso em questão, devido ao conhecimento, por parte da Concessionária, dos problemas no trecho em questão, que estava em condições inadequadas, conforme informado pela VIA 040 na apresentação de cadastro inicial da rodovia, em novembro e dezembro de 2013, anteriormente à apresentação da proposta de licitação.

94. Além disso, a partir da inspeção realizada, conforme anteriormente citada, a Concessionária tinha conhecimento e sabia que seria necessária a restauração do pavimento em diversos trechos. Contudo, o serviço de restauração de pavimento consta como obrigação da Concessionária para a Fase de Recuperação conforme o item 3.1 do PER, descrito a seguir.

3.1 FRENTE DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO RECUPERAÇÃO

Objeto: conjunto de obras e serviços de recuperação do trecho concedido, imprescindíveis à operação do Sistema Rodoviário e aquelas de cunho estrutural nos pavimentos e melhorias funcionais e operacionais nos demais elementos do Sistema Rodoviário.

Escopo Recuperação

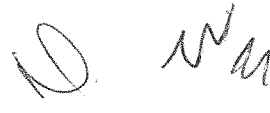
1. Execução dos reparos localizados necessários à recuperação do pavimento flexível, previamente à execução das obras de reforço do pavimento, em complemento ao tratamento iniciado nos Trabalhos Iniciais.

2. Reforço estrutural do pavimento flexível existente, com eventual reconstrução de segmentos cujo nível de deterioração, condições estruturais ou ambos não comportem o reforço do pavimento existente.

3. Recuperação ou recomposição dos acostamentos. (...)

5. Definição dos tipos de revestimento a aplicar na pista de rolamento de tal forma que as condições de aderência pneu-pavimento sejam as melhores possíveis, de modo a não comprometer a segurança do usuário.

95. Desta maneira, também não há como considerar que os custos com a recuperação do pavimento não eram possíveis de se precificar à época da licitação, pois fazem parte do escopo dos serviços obrigatórios da Concessionária.



96. Reiterando nosso entendimento anterior, de acordo com a Nota Técnica nº 021/2016, informamos, novamente, que o trecho supracitado já fazia parte do sistema rodoviário a ser concedido, conforme descrito no PER:

"2 DESCRIÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO

O Sistema Rodoviário objeto da Concessão trata-se da rodovia BR-040/DF/GO/MG, no trecho que se inicia no Distrito Federal, no entroncamento com a BR-251/DF-001, no km 0,0 do Plano Nacional de Viação (PNV) 2006, até o início do trecho concedido e administrado pela CONCER, no município de Juiz de Fora, no estado de Minas Gerais, no km 771,1 do PNV 2006, incluindo os elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acostamentos, obras de arte especiais e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à Concessão.

O trecho possui 936,8 km de extensão, sendo:

- 557,2 km de pista simples,*
- 222,3 km de pista dupla com canteiro central, e*
- 157,3 km com 4 faixas de tráfego, sem canteiro central ou qualquer elemento físico de segregação das pistas.*

O detalhamento do trecho que compõe o Sistema Rodoviário encontra-se no Apêndice A. Para efeito de localização das intervenções, o Sistema Rodoviário foi dividido em 18 subtrechos, conforme tabela e esquemas apresentados no Apêndice B.

(...)

APÊNDICE A – DETALHAMENTO DO SISTEMA RODOVIÁRIO



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF
Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV

Código PNV ⁽¹⁾	Local de início e fim	Início	Fim	S. F.
040BMG0400	ENTR BR-356(A) (P/BELO HORIZONTE) - ENTR BR-356(B)	543,5	563,6	DUP
040BMG0410	ENTR BR-356(B) - ENTR MG-442 (P/BELOVALE)	563,6	597,2	PAV
040BMG0430	ENTR MG-442 (P/ BELOVALE) - ACESSO CONGONHAS	597,2	611,9	PAV
040BMG0450	ACESSO CONGONHAS - ACESSO OURO BRANCO	611,9	615,5	PAV
040BMG0457	ACESSO OURO BRANCO - ENTR BR-383(A)	615,5	617,2	PAV
040BMG0470	ENTR BR-383(A) - ENTR BR-383(B)/482 (CONSELHEIRO LAFAIETE)	617,2	629,5	PAV
040BMG0490	ENTR BR-383(B)/482 (CONSELHEIRO LAFAIETE) - ENTR MG-275 (P/CARANDAÍ)	629,5	665,4	PAV

Legenda (Superfície Federal ou S. F.):

DUP – Rodovia pavimentada, duplicada

PAV – Rodovia pavimentada, pista simples

(...)

APÊNDICE B – SUBTRECHOS DO SISTEMA RODOVIÁRIO

Subtrecho	km inicial	km final	Extensão (km)	De	Para	Pista ⁽²⁾	km
14	543,5	563,6	20,1	Anel Viário BH	BR-356		
15	a	563,6	597,6	34,0	BR356	MG-442	
	b	597,6	629,5	31,9	MG-442	Cons. Lafaiete	
16	629,5	700,5	71,0	Cons. Lafaiete	Barbacena	4F ⁽¹⁾	207,5

Observação:

⁽¹⁾ O trecho da Rodovia BR-040 compreendido entre o km 563,6/MG e o km 771,1/MG, predominantemente com 4 faixas de tráfego (multifaixas), sem separação central, apresenta 50,2 km em pista duplicada em segmentos múltiplos isolados."

97. Assim, fica claro que o trecho em questão já fazia parte da Concessão desde o início do contrato e foi recebido pela Concessionária desde o início da vigência da Concessão.

98. O Termo de Arrolamento destaca, ainda, os trechos integrantes da concessão, abaixo descritos:

- Distrito Federal: km 0+000 ao km 8+400;



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF
Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV

- Goiás: km 0+000 ao km 157+300;
- Minas Gerais: km 0.000 ao km 773+500.

99. Adicionalmente, o Termo de Arrolamento (Volume I, Anexo B), descreve as obras que não foram transferidas à Concessionária, entre as quais não consta o trecho em questão, ficando evidente que o trecho tratado faz parte do sistema rodoviário concedido.

100. Cabe lembrar que a proposta de concessão da rodovia BR-040/DF/GO/MG foi entregue pela VIA040 em 23/12/2013 e o leilão foi realizado em 27/12/2013, época em que a Concessionária já havia realizado os estudos para verificação do estado do sistema rodoviário em questão, no qual fazia parte o trecho em questão, estando ciente das péssimas condições do trecho em questão, conforme relatado pela própria VIA040 em suas solicitações de pleitos de revisão e anteriormente já considerado.

101. No entanto, apesar de ter conhecimento das péssimas condições do trecho, iniciou sua recuperação somente em Dezembro de 2014.

102. Além disso, o Contrato do DNIT (CREMA), assinado em 18/04/2013, tinha prazo de execução das obras de 730 dias, cujo cronograma das obras demonstra que o serviço de restauração deveria ser executado no primeiros 12 (doze) meses do contrato, devendo assim, estar concluída até abril de 2014, fato que levaria a Concessionária a antever que o objeto todo não seria executado pelo DNIT e assim, a Concessionária poderia ter previsto em sua proposta a recuperação do trecho em questão.

103. Cabe lembrar ainda que a Concessionária iniciou a intervenção no trecho em questão antes de sequer ter comunicado a esta ANTT sobre a necessidade de obras no local que, no entendimento da Concessionária, gerariam direito a reequilíbrio econômico financeiro.

104. Tal comunicação, por parte da VIA040 a esta Agência, acerca da existência de trechos recuperados pelo DNIT e que apresentavam patologias e conseqüentemente, segundo a Concessionária, ensejariam a execução de novas obras não previstas em seu Plano de Negócios, somente foi protocolada na segunda quinzena de janeiro de 2015.

105. No mais, o Contrato de Concessão, em relação à assunção do Sistema Rodoviário, diz o seguinte:

*"4.2 Assunção do Sistema Rodoviário
(...)"*



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF
Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV

4.2.3 A Concessionária declara que tem conhecimento da natureza e das condições dos Bens da Concessão que lhe serão transferidos pela União na Data da Assunção."

106. Também, segundo o Contrato de Concessão, em seu item 21 – Alocação de Riscos, temos:

"21 Alocação de Riscos

21.1 Com exceção das hipóteses da subcláusula 21.2, a Concessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados a Concessão, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos:

(...)

21.1.7 custos para execução dos serviços previstos nas Frentes de Recuperação e Manutenção, Ampliação e Manutenção do Nível de Serviço, Conservação e Serviços Operacionais de todas as Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias da Frente de Ampliação e Manutenção do Nível de Serviço;

(...)

21.1.24 defeitos em obras realizadas pelo Poder Concedente, após o recebimento destas obras pela Concessionária, exceto quanto aos aspectos expressamente indicados pela Concessionária nos termos da cláusula 10.5, não sendo considerados defeitos eventual desatendimento aos Parâmetros de Desempenho."

107. Neste sentido, ao receber os trechos como integrantes da concessão, por meio do Termo de Arrolamento de Bens, sem questionar ou apresentar condicionantes em relação às obras realizadas pelo DNIT, a Concessionária passou a ser a responsável integral pelo trecho, sendo de sua atribuição o atendimento de todos os parâmetros exigidos no PER e no Contrato de Concessão.

108. Reiteramos, ainda, a importância de considerar também que, da forma como o processo foi conduzido, não foi possível realizar qualquer vistoria por parte desta agência a fim de comprovar, em específico, o estado em que o trecho em questão se apresentava anteriormente a execução das obras para atendimento dos parâmetros para cumprimento dos trabalhos iniciais do PER, não podendo assim, inclusive quantificar os serviços realizados.



109. Com isso, a GEINV mantém os entendimentos já expostos em Nota Técnica e Parecer anteriores, sendo que, no mérito, o pleito é improcedente, onde indeferimos o pedido por completo.

110. Portanto, em virtude dos fatos apresentados, sugere-se que o pleito seja indeferido, não cabendo, neste caso, qualquer reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

III.B.e. Aumento Extraordinário CAP

Proposta Concessionária

111. A Concessionária, mantendo seu entendimento de que é mérito procedente, requer que seja reconhecida a necessidade de reequilíbrio contratual no valor de R\$ 42.131.715,42, referente ao aumento extraordinário dos insumos betuminosos, calculados com base nas datas de cortes entre os meses de Nov/2014 e Jan/2015.

Proposta SUINF

112. Sobre a questão, reiteramos a informação de que o assunto foi analisado pela Procuradoria Federal junto à ANTT, por meio do Parecer Técnico nº 1.365/2016/2015/PF-ANTT/PGF/AGU, de 11/07/2016, em parte transcrito a seguir.

6. Nos contratos de concessão, mais importante do que constatar eventual desequilíbrio decorrente do aumento de custos do concessionário, é verificar a própria matriz de risco estabelecida no contrato. Nesse sentido, concordamos com a área técnica quando afirma que “os contratos firmados com as concessionárias da 2ª e 3ª etapas preveem que os riscos derivados da variação dos preços de insumos são de responsabilidade do concessionário.” (fls. 192v).(...)

8. No que se refere aos contratos da 2ª e 3ª etapas, não nos parece crível que uma sociedade empresarial que se lança num empreendimento de conservação de rodovias por períodos de 20 (vinte), 25 (vinte e cinco) ou 30 (trinta) anos tenha subtraído de suas avaliações quanto à viabilidade do negócio as flutuações de preço do que talvez seja seu principal insumo, o asfalto. (...)

10. Salienta-se ainda a inaplicabilidade da jurisprudência citada no Parecer nº 1.176/2016/PF-ANTT/OGF/AGU à situação dos autos, visto que todos os casos enfrentados pelo poder Judiciário e pelo Tribunal de Contas da União (TCU) naqueles arestos tinham por pano de fundo o

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF
Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV

reequilíbrio de contratos de prestação de serviços previstos na Lei nº 8.666/93. Nenhum dos julgados enfrenta o problema de alocação de riscos em contratos de concessão.

11. Por fim, no que tange às teorias do fato do príncipe ou da imprevisão essas não poderiam ser aplicadas ao caso concreto justamente porque a variável em questão, custo dos insumos asfálticos, estava dentro dos riscos expressamente assumidos pelo licitante que viria a se tornar concessionário.

12. (...) Em outras palavras, aplicar essas teorias aos contratos da 2ª e 3ª etapas equivale a eliminar o risco previsto no contrato.

13. Diante do exposto, manifesta este órgão jurídico contrariamente ao pleito de reequilíbrio contratual decorrente do aumento de custos dos insumos asfálticos, ressalvados os contratos nos quais essa variável não constitui risco do concessionário, conforme observações do parágrafo 7 (que trata da 1ª etapa de concessões).

113. Assim, a Procuradoria Federal junto à ANTT se manifestou contrariamente ao pleito de reequilíbrio, pois entende que aplicar a cláusula do fato do príncipe para a variação dos preços dos insumos asfálticos altera os riscos da Concessionária previstos no contrato.

114. Além disso, nota-se que a PRG já considerou em seu Parecer Técnico todos os argumentos apresentados pela Concessionária, portanto entende-se dispensável a reconsideração da análise deste setor sobre o assunto.

115. Portanto, em virtude dos fatos apresentados, sugere-se que o pleito seja indeferido, não cabendo, neste caso, qualquer reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

III.B.f. Blackout – Copa do Mundo e Eleições

Proposta Concessionária

116. A Concessionária apresenta reconsideração a este pleito, argumentando que em função dos eventos da Copa do Mundo e das Eleições, foram solicitadas a paralisação dos serviços por parte de órgãos Públicos e da Justiça Federal, ocasionando na interrupção de todas as atividades de escavação, carga e transporte de materiais, serviços

predecessores das demais atividades, como terraplenagem, pavimentação e edificações, e, por esta razão, tais serviços sofreram defasagem em relação ao cumprimento do planejamento de execução, que à época concentravam-se sobre áreas com redes de dados, constantemente partidas pelo uso de equipamentos pesados.

117. Assim, a Concessionária VIA 040 vem novamente, à presença desta agência, reiterar seu posicionamento quanto a não concordância com o indeferimento do pleito, e a consequente quebra da equação do equilíbrio econômico financeiro do contrato de concessão.

Proposta SUINF

118. Reiteramos a informação de que os pleitos referentes a ressarcimentos dos custos decorrentes de paralização das obras em virtude da Copa do Mundo Fifa 2014 e Eleições 2014 já foram discutidos e analisados anteriormente, por meio das Notas Técnicas nº 014/2016/GEINV/SUINF e nº 021/2016/GEINV/SUINF, de 19/05/2016 e 11/07/2016, respectivamente. Além disso, por meio do Ofício nº 109/2017/SUINF, de 06/03/2017, a Concessionária foi informada que as análises relativas ao tema foram concluídas e, no mérito, o pleito julgado improcedente.

119. Desse modo, por entendermos trata-se de pleito já analisado anteriormente, cujas análises relativas ao tema foram concluídas, mantemos os mesmos entendimentos anteriores em relação ao assunto, não havendo, desta forma, qualquer direito a ressarcimento de valores em virtude dos eventos de Copa do Mundo e Eleições, bem como indeferimos a solicitação da Concessionária referente à ressarcimento de valores alegando atraso na abertura das Praças de Pedágio, igualmente causado pelos eventos de Copa do Mundo e Eleições

120. Portanto, em virtude dos fatos apresentados, reiteramos a sugestão de que o pleito seja indeferido, não cabendo, neste caso, qualquer reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão para o item em questão.

III.B.g. Atraso de Licenciamento Ambiental

Proposta Concessionária

121. Inicialmente, a Concessionária entende que o início do contrato de concessão ocorreu na data de assunção da rodovia, não coincidindo o início do contrato com o início das obras, ou com o início dos anos de concessão.



122. Entende ainda, que a Agência não pode considerar a execução de um investimento de forma isolada ou por ano, uma vez que foi celebrado um único contrato de
123. A Concessionária informa que em virtude da alteração de duas condições (atraso na emissão da Licença Ambiental e execução em trechos contínuos), a Concessionária incorreu em custos adicionais não previstos.
124. Informa ainda, que quando elaborou sua proposta, o fez como empreendimento, e somente conseguiu propor o deságio no patamar oferecido, ponderando os ganhos de produtividade e aproveitamento das frentes de serviço, em um planejamento construtivo extremamente otimizado e sincronizado.
125. A VIA 040 argumenta que a ANTT não pode considerar a execução de um investimento de forma isolada ou por ano, uma vez que foi celebrado um único contrato de concessão que prevê a execução de um conjunto de investimentos, devendo, portanto, os percentuais referentes a desmobilização e desinstalação de canteiro serem aplicados sobre o montante de investimentos previstos, e não apenas sobre os valores das duplicações dos trechos liberados.
126. Alega ainda, a VIA 040, que o valor reconhecido a título de desmobilização (R\$ 1.389.509,61) não é condizente com a realidade que foi apresentada e comprovada em campo.
127. Também informa que a estrutura mobilizada foi realizada exclusivamente para atender os trabalhos iniciais, frentes de recuperação, e seriam aproveitadas posteriormente para a duplicação de todo o trecho previsto em Contrato. Evidentemente que o canteiro de obras desinstalado não era proporcional a duplicação do trecho liberado de 79,0 km, mas sim compatível com o volume de total de investimentos referentes aos 5 primeiros anos do Contrato.
128. A Concessionária questiona, ainda, à respeito do valor do BDI adotado para o cálculo dos valores de duplicação por km e à respeito dos percentuais adotados para mobilização, desmobilização e canteiro de obras.



129. Portanto, segundo a Concessionária VIA 040, enquanto não se der o entendimento entre as partes, e considerando a magnitude do impacto ocasionado por evento extraordinário e imprevisível de responsabilidade da ANTT, solicitamos que, no mínimo, os cálculos sejam procedidos com base na primeira meta anual prevista em contrato, ou seja, de 137,4 km de duplicação.

130. Deste modo, pleiteia, para reequilíbrio, os valores de R\$ 16.482.735,28 referente aos custos com mobilização e desmobilização e R\$ 17.511.257,96 referente a taxa de remuneração de 6,24% para novas obras e serviços inseridos no Fluxo de Caixa Marginal.

Proposta SUINF

131. Na análise apresentada por meio da Nota Técnica nº 022/2017/GEINV/SUINF, de 25/04/2017, foram definidas as premissas para o cálculo do reequilíbrio devido ao custo de desmobilização do canteiro, uma vez que a obra de duplicação da rodovia foi paralisada devido ao atraso na emissão da Licença de Instalação.

132. Assim, foi proposto o reequilíbrio no valor de R\$ 9.170.763,45 (nove milhões, cento e setenta mil, setecentos e sessenta e três reais e quarenta e cinco centavos), a preços iniciais, além da remuneração de custos administrativos, no valor de R\$ 572.255,64 (quinhentos e setenta e dois mil, duzentos e cinquenta e cinco reais e sessenta e quatro centavos), a preços iniciais.

133. A Concessionária alega que a ANTT deve considerar os percentuais referentes a desmobilização e desinstalação de canteiro serem aplicados sobre o montante de investimentos previstos, e não apenas sobre os valores das duplicações dos trechos liberados.

134. Primeiramente, cabe esclarecer que a análise do pleito de reequilíbrio, elaborada pela equipe técnica da ANTT, foi baseada na matriz de riscos contidas no contrato.

135. Conforme as cláusulas do contrato de concessão descritas a seguir, verifica-se que a Concessionária faz jus ao reequilíbrio devido ao atraso da emissão da Licença Ambiental por parte do Poder Concedente.



5.2 O Poder Concedente deverá:

5.2.1 Obter licença prévia e licença de instalação das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do item 3.2.1 do PER, nas condições previstas na subcláusula 10.3.2.

(...)

10.3 Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias e da Frente de Serviços Operacionais (...)

10.3.2 A licença de instalação prevista na subcláusula 5.2.1 será disponibilizada a Concessionária em prazo compatível para o atendimento das metas anuais de duplicação previstas no item 3.2.1.1. do PER, de acordo com as seguintes condições.

(i) A licença de instalação necessária ao cumprimento da primeira meta anual das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias prevista no item 3.2.1 do PER será disponibilizada a Concessionária em até 12 (doze) meses contados da Data da Assunção.

(a) Para o cálculo da extensão equivalente ao cumprimento da primeira meta anual das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias prevista no item 3.2.1 do PER será descontada a extensão passível de enquadramento no art. 8º, inciso III da Portaria nº 288/MT/MMA, nos termos da subcláusula 5.1.1(i)(a).

(b) A não obtenção da licença de instalação no prazo previsto na subcláusula 10.3.2 (i) para os 10% (dez por cento) das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias ensejará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, na forma prevista na subcláusula 22.5.

(...)

21 Alocação de Riscos

21.2 A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: (...)

21.2.10 atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais à cargo do Poder Concedente;

136. Nota-se que no item (i) da subcláusula 10.3.2, o contrato é específico quanto ao prazo para a emissão da licença de instalação necessária para o cumprimento da primeira meta anual, que deveria ser disponibilizada até o final do 1º ano de concessão. Assim, o contrato de

concessão previa que a meta do Ano 1 deveria ser cumprida até o final do 2º ano de concessão.

137. Além disso, conforme subcláusula 10.3.2(i)(a), o contrato determina que para o atendimento da meta do Ano 1 deve ser descontada a extensão passível de enquadramento na Portaria nº 288/MT/MMA. Assim, o contrato prevê que os trechos a serem duplicados pela Concessionária para atendimento das primeiras metas (10% - antes do início da cobrança de pedágio e 19,6% - meta do Ano 1) contemplariam também os trechos de possível enquadramento na portaria interministerial.

138. Assim, segundo a matriz de risco do contrato de concessão, fica evidente que o risco no atraso do licenciamento ambiental é de responsabilidade do Poder Concedente e, no caso de atraso, a Concessionária faz jus ao reequilíbrio econômico financeiro do contrato.

139. Contudo, o contrato não define como deverá ser calculado o valor do reequilíbrio devido à Concessionária. Por esse motivo, na Nota Técnica nº 022/2017/GEINV/SUINF, foram estabelecidas as seguintes premissas para a definição cálculo do valor a ser reequilibrado, com base na distribuição de riscos do contrato:

- No início do contrato a Concessionária instalou o canteiro de obras e mobilizou a estrutura necessária para executar a obra que tinha liberação ambiental (79,0 km referente aos trechos enquadrados na Portaria nº 288/MT/MMA), uma vez que o risco de mobilização da obra antes da emissão da licença ambiental é de responsabilidade da Concessionária.
- Após o encerramento da obra de duplicação do trecho com liberação ambiental (que ocorreu após o final do 1º ano de concessão), como a Licença de Instalação não tinha sido emitida e o prazo do poder Concedente para a emissão da Licença Ambiental (até o final do 1º ano de concessão) já havia vencido, a Concessionária interrompeu todos os serviços de duplicação da rodovia. Assim, desmobilizou todos os equipamentos e recursos humanos, bem como desinstalou a estrutura de canteiro de obras, necessária para executar o trecho com liberação ambiental (79,0 km).

140. Cabe esclarecer que a Nota Técnica nº 022/2017/GEINV/SUINF considerou que se faria a desmobilização dos equipamentos e recursos humanos, além da desinstalação dos canteiros utilizados para execução do trecho com liberação ambiental (79,0 km).

141. Verificando a estrutura de custos de obras rodoviárias, definida no Volume 1 do Manual de Custos Rodoviários do DNIT de 2003, nota-se que para a rubrica de mobilização, também pode ser considerado o custo de desmobilização, desde que os recursos não sejam transportados para uma obra nova.

- Mobilização e Desmobilização – a parcela de mobilização compreende as despesas para transportar, desde sua origem até o local aonde se implantará o canteiro da obra, os recursos humanos, bem como todos os equipamentos e instalações (usinas de asfalto, centrais de britagem, centrais de concreto, etc.) necessários às operações que aí serão realizadas. De um modo geral, a desmobilização de equipamentos e instalações se faz a fim de transportá-los para uma nova obra, não será prevista parcela específica para este fim, com vistas a evitar dupla remuneração.

142. Desta maneira, para o caso em concreto, em que a Concessionária não pôde dar continuidade às obras de duplicação devido ao atraso de responsabilidade do poder concedente na emissão da licença ambiental, entende-se que a Concessionária deve ser remunerada no custo para desmobilizar os recursos humanos, bem como todos os equipamentos utilizados na execução da obra.

143. Entretanto, na composição dos custos de instalação de canteiros, conforme o Manual do DNIT, não são considerados custos de desinstalação do canteiro, portanto não cabe adotar o critério análogo ao utilizado para desmobilização de pessoal e equipamentos.

- Canteiro e Acampamento – esta rubrica tem por finalidade cobrir os custos de construção das edificações e de suas instalações (hidráulicas, elétricas, esgotamento) destinadas a abrigar o pessoal (casas, alojamentos, refeitórios, sanitários, etc.) e as dependências necessárias à obra, (escritórios,



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF
Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV

laboratórios, oficinas, almoxarifados, balança, guarita, etc.), bem como dos arruamentos e caminhos de serviço.

144. Assim, deve-se considerar que o custo relativo ao canteiro de obras é aquele da instalação necessária para a execução de 79,0 km de duplicação da rodovia. Como essas despesas ocorrem durante a execução da obra, já estão remuneradas pelo contrato de concessão e, portanto, não cabe reequilíbrio para este item devido ao atraso na emissão da licença ambiental.

145. Em resumo, foi considerado que após a conclusão da duplicação do trecho com liberação ambiental (79,0 km) a Concessionária teve que desmobilizar os recursos humanos, bem como todos os equipamentos utilizados na execução da obra, uma vez que o mobilizado não poderia ser utilizado para a continuidade das obras, pois a Licença de Instalação não tinha sido emitida. Então, esses custos deverão ser reequilibrados, uma vez que o risco da não emissão da Licença de Instalação é do Poder Concedente.

146. Além disso, foi considerado que a Concessionária procedeu à desinstalação do canteiro de obras construído para a duplicação do trecho com liberação ambiental (76,40 km). Contudo, como a composição desta rubrica prevê que o dispêndio ocorrerá durante a execução da obra, não cabe reequilíbrio do contrato, pois trata-se de obra que está prevista originalmente no PER.

147. Assim, o valor a ser reequilibrado se refere à desmobilização, conforme o percentual do valor da obra definido na Portaria SUINF nº 247/2014. Para a definição do valor da obra, foi adotado o Custo Médio Gerencial do DNIT (base de maio/2015).

148. Com relação a alegação da Concessionária VIA 040, de que a taxa de benefícios e despesas indiretas (BDI) no mês de referência do cálculo do custo médio gerencial (CMG) do DNIT é de 29,98% e não os 34,32%, adotado pela Agência, informamos, que a fim de confirmarmos a taxa de BDI correta, por meio do memorando nº 525/2017/GEPRO/ANTT, de 02/06/2017, aguardamos um posicionamento da GEPRO, devendo no momento, mantermos os mesmos valores adotados anteriormente. Caso necessário, a alteração da referida taxa deverá ser verificada posteriormente.

149. Nota-se que as premissas e o método de reequilíbrio propostos pela SUINF estão fundamentados nas cláusulas contratuais e na matriz de risco do contrato. Assim, foi considerada que a implantação e mobilização de canteiro de obra antes da emissão da licença ambiental é de responsabilidade da Concessionária e esses custos não são passíveis de reequilíbrio.

150. Diante do exposto, retifica-se a proposta apresentada na análise anterior para o cálculo do reequilíbrio, utilizando a metodologia e valores a seguir:

- Custo de Desmobilização dos equipamentos e recursos humanos para execução do trecho com liberação ambiental (79,0 km);

CUSTO MÉDIO GERENCIAL DO DNIT - MAI/2015	
DESCRIÇÃO	VALOR MÉDIO
DUPLICAÇÃO + RESTAURAÇÃO	R\$ 6.673.000,00 / km
RESTAURAÇÃO	- R\$ 1.034.000,00 / km
DUPLICAÇÃO	R\$ 5.639.000,00 / km
VALOR A SER REEQUILIBRADO – MOBILIZAÇÃO / DESMOBILIZAÇÃO	
DESCRIÇÃO	VALOR
PREÇO VENDA - DUPLICAÇÃO $PV = R\$ 5.639.000 / km \times 76,40 km$	R\$ 445.481.000,00
CUSTO DIRETO – DUPLICAÇÃO (BDI/DNIT = 34,32%) $CD = PV / (1 + BDI)$	R\$ 331.656.491,96
MOBILIZAÇÃO / DESMOBILIZAÇÃO (PORTARIA nº 247/2014 = 0,50 %) $MOB/DESMOB = 0,50 \% \times CD$	R\$ 1.658.282,46
ÍNDICE DE REAJUSTAMENTO TARIFÁRIO (ABR/15)	1,19343
MOBILIZAÇÃO / DESMOBILIZAÇÃO	R\$ 1.389.509,61

151. Assim, deve ser reequilibrado o custo de desmobilização, uma vez que a obra de duplicação da rodovia foi paralisada devido ao atraso na emissão da Licença de Instalação. Portanto, propomos a alteração do custo de desmobilização no valor de R\$ 1.389.509,61 (um milhão, trezentos e oitenta e nove mil, quinhentos e nove reais e sessenta e um centavos), a preços iniciais, no Fluxo de Caixa Marginal.

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF
Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO MOBILIZAÇÃO / DESMOBILIZAÇÃO E INSTALAÇÃO DE CANTEIRO							
DESCRIÇÃO	TIPO ⁽¹⁾	FLUXO ⁽²⁾	TOTAL	PERÍODO – ANO CONCESSÃO			
				1º ANO		2º ANO	
				%	R\$	%	R\$
Vigente	INV	FCM	R\$ 3.896.538,99	0	0,00	0	R\$ 3.896.538,99
Proposta	INV	FCM	R\$ 1.389.509,61	0	0,00	100	R\$ 1.389.509,61

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

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

Valores a preços iniciais de nov/2012.

152. Conforme estabelece a Resolução nº 3651/2011/ANTT, as Concessionárias fazem jus à remuneração de custos administrativos, na taxa de remuneração de 6,24%, para as novas obras e serviços inseridos no Fluxo de Caixa Marginal. Assim, propõe-se o valor de R\$ 86.705,40 (oitenta e seis mil, setecentos e cinco reais e quarenta centavos), a preços iniciais, a ser reequilibrado para inclusão dos custos administrativos do custo de desmobilização do canteiro.

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO MOBILIZAÇÃO / DESMOBILIZAÇÃO E INSTALAÇÃO DE CANTEIRO – CUSTO ADMINISTRATIVO				
DESCRIÇÃO	TIPO ⁽¹⁾	FLUXO ⁽²⁾	TOTAL	2º ANO
Vigente	COP	FCM	R\$ 0,00	R\$ 0,00
Proposta	COP	FCM	R\$ 86.705,40	R\$ 86.705,40

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

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

Valores a preços iniciais de nov/2012.

III.B.h. Elaboração de Projetos Adicionais – Fluidez Brasília

Proposta Concessionária

153. A Concessionária informa, que em atendimento a solicitação da ANTT, elaborou um projeto executivo de melhoria de fluidez de tráfego da rodovia BR-040/DF/GO com o objetivo de sanar os problemas de fluidez do tráfego existente entre os kms 0/DF e 24/GO, com necessidade de preservação do canteiro central existente para as obras de implantação do

BRT (“Bus Rapid Transit”). Em seguida, realizou-se o orçamento para execução da obra, contendo os quantitativos e os preços por serviço, utilizando-se a metodologia de orçamentação do SICRO/DNIT.

154. Segundo a Concessionária, torna-se imperioso que a Agência reconsidere o posicionamento preliminarmente apresentado, para deferir mérito do pleito e promover o imediato reequilíbrio econômico financeiro do contrato de concessão no valor dispendido pela VIA 040 de R\$ 4.744.420,07.

Proposta SUINF

155. Inicialmente, informamos que por meio do Ofício nº 1733/2014/GEINV/SUINF, a ANTT informou sobre a autorização das soluções, abaixo descritas, para melhoria da fluidez do tráfego na rodovia BR-040, trecho Brasília/DF – Luziânia/GO, solicitando, ainda, priorização da implantação de passarelas previstas no PER e, por fim, solicitando o envio dos projetos e orçamento referentes às obras não previstas no PER:

- Postergar a execução das obras de multifaixas e marginais que deveriam ser iniciadas brevemente, com a finalidade de harmonizar com o projeto do BRT.
- A execução das obras e conjunto de alternativas, imediatas, para melhoria da fluidez no trecho Brasília/DF – Luziânia/DF, não previstas no Programa de Exploração de Rodovias – PER, detalhadas a seguir, que já obtiveram aprovação técnica da CPROJ, segundo o Relatório de Análise de Projeto nº 1389/2014, de 17/09/2014 (RAP nº 1389/2014):

I. Utilização diária do acostamento como faixa adicional, readequando a sinalização horizontal e mantendo uma faixa mínima de segurança;

II. Adequação geométrica no km 2/GO;

III. Adequação de acessos e retornos irregulares;

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF
Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV

- IV. *Fechamento de todos os acessos e retornos irregulares;*
- V. *Fechamento de todos os retornos sem condições geométricas devido à falta de largura do canteiro central;*
- VI. *Fechamento dos retornos em locais inadequados;*
- VII. *Permanência de retornos considerados importantes, localizados em região com canteiro central que possibilita geometria adequada, com adequações de faixas de aceleração e desaceleração;*
- VIII. *Implantação de retornos em locais com condições adequadas;*
- IX. *Distâncias menores entre retornos em locais próximos a bairros mais*
- X. *Fechamento de acessos secundários com localização inadequada em relação a retornos que deverão permanecer, ou a ser implantados; e*
- XI. *Locação dos pontos de ônibus fora do acostamento, garantindo o calçamento de acesso aos abrigos e seguindo os padrões do Manual de Projetos Geométricos em Travessias Urbanas, elaborado pelo departamento Nacional de infraestrutura de transportes – DNIT.*

156. Por meio do Memorando nº 388/2017/GEINV/SUINF, de 18/04/2017, solicitamos manifestação da GEPRO à respeito do assunto, bem como a validação dos valores apresentados pela Concessionária.

157. Em resposta, por meio do memorando nº 156/2017/GEPRO/SUINF, de 24/04/2017, a GEPRO informou que o referido projeto ainda se encontra em fase de análise, não tendo recebido aprovação, sendo que a última análise pelo apoio, se deu através do RAP 1113/2016, de 13/08/2016, que elencou diversas objeções, sendo que seu orçamento sequer foi analisado, em razão das diversas observações feitas ao projeto. Por fim, informa entender que não cabe, neste momento, remuneração quanto ao projeto, por encontrarem-se em debate.

158. Assim, considerando que o referido projeto e seu orçamento não foram aprovados, até o momento, entendemos que a referida análise somente poderá ser verificada após a aprovação do projeto/orçamento.

159. Sendo assim, o item não faz jus, neste momento, a qualquer reequilíbrio econômico financeiro do contrato de Concessão.

III.B.i. Elaboração de Estudos/Análises – Anel Rodoviário B.H.

Proposta Concessionária

160. A Concessionária solicita que a ANTT considere procedente o custo dispendido, em atendimento a uma demanda extra contratual solicitado pela ANTT.

Proposta SUINF

161. Inicialmente, informamos, novamente, que por meio da Carta PC 001/2014, de 29/04/2014, a Concessionária solicitou a autorização da ANTT para o desenvolvimento de estudo de viabilidade, visando à implementação de soluções de engenharia para os problemas de fluidez e segurança de tráfego identificados no trecho do Anel Rodoviário de Belo Horizonte/MG, que integra a Rodovia Presidente Juscelino Kubitschek, BR-040/MG.

162. Em resposta, por meio do Ofício nº 1593/2014/SUINF, de 06/06/2014, a ANTT informou que os dados apresentados por essa Concessionária junto à supracitada correspondência não permitem a análise do problema, de modo que a Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF não dispõe de elementos suficientes para se manifestar sobre o assunto.

163. Posteriormente, a Via 040 apresentou, em 08/10/2014, a Carta PC 0136/2014, contendo um relatório técnico sobre o Anel Rodoviário de Belo Horizonte.

164. Importante observar que tais estudos e relatórios, citados anteriormente, foram apresentados pela VIA 040, à ANTT, por iniciativa exclusiva da Concessionária, não tendo sido motivados por esta Agência. É fato que tais trabalhos geraram custos para serem realizados, devendo tais custos serem absorvidos pela Concessionária.

165. Em análise ao relatório citado emitiu-se o Ofício nº 308/2015/SUINF, de 03/02/2015, o qual solicita a elaboração de estudo de viabilidade para a implantação de melhorias no Anel Viário de Belo Horizonte, considerando o regramento estabelecido pela Portaria SUINF nº

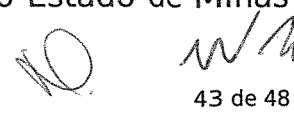
46, de 20/03/2014. Complementarmente, lembra, ainda, a necessidade de apresentação das três cotações de mercado e termo de referência, para aprovação da SUINF, antes da contratação do estudo, conforme estabelecido nos artigos segundo e quarto da referida Portaria, e deverão ser apresentadas, no mínimo, as informações descritas no Parágrafo primeiro do Artigo quinto da Portaria SUINF nº 46/2014, a saber:

- Projeto Funcional;
- Estimativa de custos para cada melhoria proposta;
- Estimativa dos custos operacionais (quando não previstos no Contrato de Concessão);
- Cronograma de Execução para cada melhoria proposta;
- Identificação de eventuais restrições à obtenção do licenciamento ambiental;
- Identificação estimada das áreas a serem desapropriadas em função das obras, contendo previsão, no projeto, da faixa de domínio atual e projetada, com estimativa de custos de desapropriação;
- Outros estudos e informações descritas no Relatório de Análise de Projeto nº 1790/2014.

166. A fim de verificarmos à respeito da elaboração do estudo de viabilidade para a implantação de melhorias no Anel Viário de B.H., solicitamos, por meio do Memorando nº 390/2017/GEINV/SUINF, de 19/04/2017, manifestação da GEPRO, à respeito do EVTEA em questão.

167. Posteriormente, através do Ofício nº 2560/2015/SUINF, de 16/11/2015, a ANTT solicitou a apresentação, em até 06 meses, do projeto executivo e orçamento do Anel Rodoviário de Belo Horizonte, devendo seguir as considerações apresentadas na Portaria nº 46/2014.

168. Em seguida, por meio do Ofício nº 2646/2015/SUINF, de 01/12/2015, a Agência solicitou desconsiderar o Ofício nº 2560/2015/SUINF, acima citado, tendo em vista o Termo de Compromisso nº 221/2012-DPP celebrado entre o DNIT e o Governo do Estado de Minas



Gerais, com a interveniência do DER/MG, que trata da elaboração de projeto executivo de engenharia para adequação de capacidade, segurança e melhoramentos do Anel Rodoviário de Belo Horizonte nas BRs 262/040/MG.

169. Assim, considerando que o período transcorrido entre os Ofícios que solicitou a apresentação do projeto executivo e orçamento do Anel Rodoviário de Belo Horizonte e a anulação desta solicitação foi de apenas 15 dias, entendemos que a Concessionária não teve tempo para executar serviços relevantes que impactem em custos. Mesmo porque, à época, a Concessionária não informou sobre quaisquer prejuízos extras ocorridos devido a anulação da solicitação de tais projetos executivos, não tendo, ainda, apresentado, quaisquer documentos que comprovem o custo que informa ter ocorrido.

170. A fim de verificarmos à respeito da elaboração do estudo de viabilidade para a implantação de melhorias no Anel Viário de B.H., solicitamos, por meio do Memorando nº 390/2017/GEINV/SUINF, de 19/04/2017, manifestação da GEPRO, à respeito do EVTEA em questão.

171. Em resposta, a GEPRO, por meio do Memorando nº 157/2017/GEPRO/SUINF, de 24/04/2017 (documento nº 50500.202298/2017-84), informou que em relação ao pleito da VIA 040 S/A, o referido projeto executivo não foi apresentado para análise, tendo sido apenas analisado o funcional, através do RAP 1300/2015, de 11/09/2015, que ressaltou que a análise orçamentária se daria apenas quando da apresentação do projeto executivo, que até o momento, não se deu. Por fim, a GEPRO, informa que, na sua opinião, não cabe, neste momento, remuneração quanto ao projeto, eis que este ainda não foi sequer apresentado.

172. Assim, entendemos que não foi apresentado, por parte da Concessionária, o EVETEA em questão, não fazendo jus, desta forma, qualquer reequilíbrio econômico financeiro do contrato de Concessão.

III.B.j. Adequação do Dispositivo do km 615,5

Proposta Concessionária

173. A Concessionária informa que os volumes do projeto Executivo para adequação da OAE km 615+500/MG, bem como o orçamento da obra

foram protocolados nessa Agência, por meio da Carta nº GCC.216.2017, sob o número de protocolo 50500.237712/2017-76, em 18/05/2017.

174. Por fim, a VIA 040 solicita o pedido de reequilíbrio econômico financeiro para adequação da OAE km 615+500/MG no valor de R\$ 8.069.856,51, na data base de nov/12 ou R\$ 10.774.872,41, na data base de set/16.

Proposta SUINF

175. Em relação ao pleito de reequilíbrio econômico financeiro do contrato de Concessão devido a adequação de dispositivo de interseção em dois níveis no km 615+500, na rodovia BR-040/MG, informamos, que a alteração do citado dispositivo foi autorizada por meio do Ofício nº 653/2016/GEINV/SUINF, de 20/06/2016, com direito a reequilíbrio econômico financeiro. Complementarmente, solicitou-se o envio, por parte da Concessionária, dos projetos executivos e orçamento do dispositivo em questão o mais breve possível.

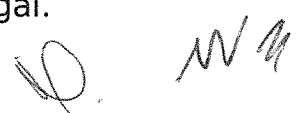
176. Assim, reconhecemos, no mérito, a necessidade de reequilíbrio econômico financeiro devido a adequação do dispositivo de interseção em dois níveis no km 615+500, na rodovia BR-040/MG.

177. Por meio do Memorando nº 528/2017/GEINV/SUINF, de 02/06/2017, encaminhou-se à GEPRO, os respectivos projetos dos dispositivos encaminhados pela Concessionária, para análise dos projetos e orçamentos.

178. Assim, considerando que o pleito aguarda a análise e aprovação do projeto e orçamento, por parte da Gerência de Projetos (GEPRO), no momento, não cabe, no momento, qualquer reequilíbrio econômico financeiro do contrato de Concessão.

IV - CONCLUSÃO

179. Ante o exposto, sugiro o conhecimento da proposta de revisão tarifária interposta pela Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S.A., pois tempestivo e firmado por seu representante legal.





Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF
Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV

180. Destaca-se ainda que no período desta 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária da TBP foi realizada reunião com os representantes da Concessionária VIA 040, a fim de dirimir eventuais dúvidas.

181. Portanto, no mérito, para o caso em tela, foi proposto os valores e as considerações elencadas nesta Nota Técnica e na Tabela Consolidada em anexo.

182. Por fim, considerando o exposto na presente Nota Técnica, submete-se à apreciação superior a alteração no Cronograma Físico-Financeiro, proposta de alteração do PER e reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

Brasília, 05 de junho de 2017.

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF
Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV

ANEXO

TABELA CONSOLIDADA – CONCLUSÃO 2ª REVISÃO ORDINÁRIA E 4ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA DA TBP – VIA 040						
ITEM	DESCRIÇÃO	VALOR (a preços iniciais - nov/2012)		MÉRITO (RECONHECIDO / RECONHECIDO PARCIALMENTE / NÃO RECONHECIDO / INDEFINIDO)	STATUS (CONCLUÍDO / EM ANÁLISE / SUBMETIDO A DIRETORIA)	
		PLEITO CONCESSIONÁRIA	PROPOSTA SUINF			
2ª REVISÃO ORDINÁRIA						
II.A.	Implantação de 45 (quarenta e cinco) retornos em nível definitivos incorporados no Contrato de Concessão	-	(Aguarda apuração das inexecuções)	Indefinido	Em análise	
II.A.a.	Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 1º ano de concessão	R\$ 977.860,33	R\$ 969.141,18	Reconhecido parcialmente	Concluído	
II.A.b.	Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 2º ano de concessão	R\$ 965.289,46	R\$ 894.411,84	Reconhecido parcialmente	Concluído	
II.A.c.	Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 3º ano de concessão	-	R\$ 0,00	Não reconhecido	Concluído	
II.A.d.	Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Programas de Redução de Acidentes – 2º ano de concessão	R\$ 341.727,93	R\$ 0,00	Não reconhecido	Concluído	
II.A.e.	Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Programas de Redução de Acidentes – 2º ano de concessão	-	R\$ 0,00	Não reconhecido	Concluído	
II.A.f.	Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Programas de Redução de Acidentes – 3º ano de concessão	-	R\$ 0,00	Não reconhecido	Concluído	
5ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA						
II.B.	Lei dos Caminhoneiros – Adicional				Em análise	
II.B.a.	Manutenção Pavimento de vias Marginais, Dispositivos e Acessos	R\$ 71.274.587,00	R\$ 0,00	Não reconhecido	Em análise	
II.B.b.	Manutenção e Conserva dos 45 Retornos em Nível	R\$ 112.597.284,02	R\$ 0,00	Indefinido	Em análise	

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF
Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV

TABELA CONSOLIDADA – CONCLUSÃO 2ª REVISÃO ORDINÁRIA E 4ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA DA TBP – VIA 040					
ITEM	DESCRIÇÃO	VALOR (a preços iniciais - nov/2012)		MÉRITO (RECONHECIDO / RECONHECIDO PARCIALMENTE / NÃO RECONHECIDO / INDEFINIDO)	STATUS (CONCLUÍDO / EM ANÁLISE / SUBMETIDO À DIRETORIA)
		PLEITO CONCESSIONÁRIA	PROPOSTA SUINF		
II.B.c.	Implantação de 4 Retornos Provisórios	R\$ 402.810,00	R\$ 0,00	Não reconhecido	Concluído
II.B.d.	CREMA (Contrato de Restauração e Manutenção)	R\$ 35.544.004,30	R\$ 0,00	Não reconhecido	Concluído
II.B.e.	Aumento Extraordinário CAP	R\$ 42.131.715,42	R\$ 0,00	Não reconhecido	Concluído
II.B.f.	Blackout Copa do Mundo e Eleições	R\$ 11.743.416,25	R\$ 0,00	Não reconhecido	Concluído
II.B.g.	Atraso de Licenciamento Ambiental	R\$ 106.225.738,17	R\$ 1.476.215,01	Parcialmente reconhecido	Concluído
II.B.h.	Elaboração de Projetos Adicionais – Fluidez Brasília	R\$ 4.744.420,07	R\$ 0,00	Indefinido	Em análise
II.B.i.	Elaboração de Estudos/Análises – Anel Rodoviário B.H.	R\$ 367.346,30	R\$ 0,00	Indefinido	Em análise
II.B.j.	Adequação do Dispositivo do km 615+500	-	R\$ 0,00	Reconhecido	Em análise

Handwritten signature