



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DDB

RELATORIA: DDB

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 57/2022

OBJETO: CONCESSIONÁRIA RIO TERESÓPOLIS S/A - CRT - REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DA CONCESSÃO PARA A REALIZAÇÃO DE ATIVIDADES ESPECÍFICAS NO PLANO DE CONTINGÊNCIA NAS PROXIMIDADES DO KM 91+400M DA RODOVIA SANTOS DUMONT - BR-116/RJ, EM RAZÃO DE EVENTO GEOTÉCNICO OCORRIDO NO INTERIOR DO PARQUE NACIONAL DA SERRA DOS ÓRGÃOS - PARNASO ("DEDO DE DEUS").

ORIGEM: SUROD

PROCESSO (S): 50500.068596/2020-34

PROPOSIÇÃO PRG: PARECER n. 00124/2022/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de proposta de celebração entre a ANTT e a Concessionária Rio-Teresópolis S/A - CRT do 6º Termo Aditivo ao Contrato PG-156/95-00, com o objetivo de inclusão de novos serviços no Plano de Contingência da Concessão, em decorrência de evento geotécnico ocorrido fora da faixa de domínio, em 23/2/2020, no Parque Nacional da Serra dos Órgãos - Parnaso, no local denominado "Dedo de Deus", em Teresópolis/RJ, nas proximidades do km 91+400m da Rodovia Santos Dumont, BR-116/RJ.

2. DOS FATOS

2.1. Em 9/7/2020, a Concessionária Rio-Teresópolis S/A - CRT protocolou nesta Agência a Carta PRES-455/20/DE (SEB735969), informando que, no dia 23/2/2020, ocorreu um evento geotécnico no Dedo de Deus, próximo do Km 91,4 da BR-116/RJ, 350 metros acima da rodovia, a qual não foi atingida. Diante disso, apresentou à Agência parecer elaborado pelo Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro - COPPE/UFRJ, que apresenta o diagnóstico, as indicações das intervenções necessárias à estabilização e classifica o ponto, utilizando a metodologia de classificação e monitoração de taludes da Rodovia, como Nível de Risco Moderado (RM). Ressaltou, por fim, que o ponto se encontra fora da faixa de domínio e, por isso, fora da cobertura do contrato de concessão.

2.2. Em 22/7/2020, o Posto de Fiscalização Rodoviário de Parada Modelo da Unidade Regional do Rio de Janeiro elaborou o Despacho (SEI3793951), avaliando o parecer apresentado pela CRT e, considerando que não havia tempo suficiente para a implantação das obras em sua totalidade dentro do prazo restante do atual contrato, recomendou (i) a implantação parcial das obras localizadas dentro da faixa de domínio; (ii) a implantação de barreira dinâmica e o encaminhamento das águas de chuva (drenagem); e (iii) a implantação de um sistema de monitoração especial do local, principalmente em dias de chuvas, objetivando a segurança dos usuários da rodovia. Para a área fora da faixa de domínio, informou que a CRT deveria envidar esforços junto à Defesa Civil do município de Guapimirim e ao Parnaso, para que as medidas necessárias fossem tomadas por aqueles órgãos, de forma a não comprometer a integridade da Rodovia. Em razão disso, foi enviado à Concessionária, por meio do e-mail (SEI3796549), o Ofício 13562/2020/COINFRJ/URRJ-ANTT (SEI 3794413), solicitando a apresentação de cronograma de medidas que seriam tomadas para recuperação imediata do trecho.

2.3. Em 14/8/2020, a CRT protocolou nesta Agência a Carta PRES-501/20/DE (SEI 3930920), enfatizando que o escorregamento ocorreu fora da faixa do domínio da rodovia, mas que um novo escorregamento poderia colocar em risco os usuários e a integridade da rodovia. Mencionou que se tratava de um fato da área extraordinária e que seu eventual impacto nos encargos da CRT ensejariam o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Além disso, informou que os serviços solicitados no Ofício 13562/2020/COINFRJ/URRJ-ANTT não poderiam ser atendidos, haja vista estarem fora da faixa de domínio, e que, por isso, haveria necessidade de participação da ANTT nas negociações em busca de um solução de consenso entre todos os envolvidos. Por fim, apresentou um cronograma de atividades, a serem desenvolvidas por todos os envolvidos.

2.4. Em 19/8/2020, a Coinf/URRJ, por meio do Despacho (SEB957929), encaminhou os autos à Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - Surod para apreciação, levando em consideração: (i) a gravidade da situação; (ii) o risco de escorregamento com a proximidade do período de chuvas; (iii) a proximidade do encerramento da vigência do contrato de concessão (21/3/2021); (iv) a exiguidade de tempo para execução de obras; (v) o desequilíbrio contratual reconhecido pela ANTT e que as obras não estavam previstas contratualmente; e (vi) a necessidade de interação com órgão federal ambiental.

2.5. Em 24/8/2020, a Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovia - Gefir emitiu o

Despacho (SEI3973088), solicitando à Coinf/URRJ a notificação da Concessionária, a fim de que informasse se o responsável pela área fora da faixa de domínio foi notificado da situação ocorrida e quais providências foram tomadas e, caso não tivesse sido realizada tal comunicação, que fosse realizada imediatamente. Além disso, pediu à Coordenação que intervisse nas tratativas para a solução do problema, considerando a proximidade do período chuvoso.

2.6. Em 25/8/2020, foi enviado, pelo e-mail (SEI3984996), o Ofício 15807/2020/COINFRJ/URRJ-ANTT (SBØ83417), requerendo que a CRT apresentasse toda a documentação comprobatória das tratativas havidas entre a Concessionária e o Parnaso, e, caso não tivessem ocorrido, que as realizasse prontamente.

2.7. Em 10/9/2020, a Concessionária protocolou nesta Agência a Carta PRES-562/20/DE (SEI 4067300), informando que enviou ao Parnaso a Carta PRES 486/20/DE (SE#067301), de 6/8/2020, e, em contrapartida, o Órgão informou que ainda não tinha a resposta devido ao funcionamento parcial em decorrência da pandemia da COVID-19 e também pelo fato de os documentos terem sido enviados ao Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - ICMBio para análise de sua área jurídica, uma vez que o Parnaso é uma Unidade de Conservação Federal de Proteção Integral subordinada ao Instituto.

2.8. Em 14/9/2020, por meio do Despacho (SEI 4082690), a Coinf/URRJ encaminhou os autos à Gefir para conhecimento e providências, sugerindo que a Coordenação de Assuntos Ambientais de Rodovia - Coamb, vinculada à Gerência de Engenharia e Meio Ambiente de Rodovias - Geeng, intercedesse junto ao ICMBio para que houvesse celeridade na análise do Jurídico daquele Instituto para resolução definitiva da questão. Em resposta, conforme consta no Despacho (SEI4084925), a Gefir restituiu os autos à Coinf/URRJ, informando que já havia solicitado a essa Coordenação que intervisse nas tratativas para a solução do problema, juntamente com o apoio da Geeng, por meio da Coamb.

2.9. Em 15/9/2020, a Coinf/URRJ lavrou o Despacho (SE#091215), relatando a situação à Coamb/Geeng e solicitando que esta Coordenação intercedesse junto ao ICMBio para que houvesse celeridade na análise do Jurídico daquele Instituto para resolução definitiva da questão.

2.10. Em 16/9/2020, a Coamb remeteu os autos à Geeng, por meio do Despacho (SEI 4101945), sugerindo a remessa de Ofício ao Parnaso, solicitando, o mais rápido possível, a possibilidade de que fossem tomadas as medidas emergenciais possíveis, objetivando a garantia da integridade da rodovia e de seus usuários. Nesse sentido, a Geeng enviou ao Chefe do Parnaso, pelo e-mail (SEI 4110462), o Ofício 17227/2020/COAMB/GEENG/SUROD/DIR-ANTT (SEI 4102105).

2.11. Em 17/9/2020, a Coamb/Geeng restituiu os autos à Coinf/URRJ, por meio do Despacho (SEI 4107731), informando que foi remetido o referido Ofício ao Parnaso.

2.12. Em 4/11/2020, foi protocolada nesta Agência, sob o número 50500.113918/2020-15, uma correspondência do ICMBio (SE#420939), na qual consta o Ofício 476/2020-Base Lagoa Santa/GR-4/GABIN/ICMBio e o Ofício 475/2020-Base Lagoa Santa/GR-4/GABIN/ICMBio. De acordo com os documentos, "*não compete ao ICMBio a execução ou custeio de obras de contenção, conforme consta no Parecer SEI nº 27/2020-NGI ICMBio Teresópolis*" e sim ao Ministério da Infraestrutura. Além disso, cabe à CRT "*a implantação de Programa de Prevenção, Monitoramento e Controle de Processos Erosivos, conforme estabelecido pela condicionante específica nº 2.1.1, da Licença de Operação 1.355/2016 emitida pelo Ibama, o que reforça o fato de que a execução (sic) obras de contenção dos deslizamentos é de sua competência*". Por fim, por se tratar de obra a ser realizada no interior de uma unidade de conservação federal, para que fosse possível a análise pelo ICMBio do projeto de contenção e intervenção, seria necessário o envio de requerimento de autorização, em caráter emergencial, ao IBAMA e ao próprio ICMBio.

2.13. Em 10/11/2020, foi enviado à CRT, pelo e-mail (SEI4462536), o Ofício 20728/2020/COAMB/GEENG/SUROD/DIR-ANTT (SE#151630), solicitando que fossem dados os devidos andamentos para a viabilização das obras de contenção, notadamente a entrada do requerimento de autorização de obra emergencial junto ao Ibama e ao ICMBio.

2.14. Em 13/11/2020, a Concessionária protocolou a Carta PRES-705/20/DE (SE#4495290), informando que, para que pudesse tomar qualquer providência adicional, necessitaria de manifestação da ANTT quanto ao prévio reconhecimento ao direito da CRT ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, incluindo os custos de elaboração dos projetos e de execução das obras, bem como a inclusão destas no Programa de Exploração da Rodovia - PER. Além disso, informou que a execução dessa obra extrapolaria o período remanescente de vigência do contrato de concessão e que necessitaria de execução prévia de estudos geológicos e geotécnicos para elaboração dos projetos básicos, a fim de determinar o valor dos serviços e das obras extraordinárias que seriam incluídos no PER.

2.15. Em 19/11/2020, a Coamb/Geeng emitiu o Despacho (SE#553965), manifestando o entendimento de que "*não existe previsão em Contrato de que a Concessionária assumirá a responsabilidade sobre a execução das obras*", ressaltando que, "*caso haja determinação da ANTT para que a CRT realize as obras, o item 174, Seção XXIX, do contrato de Concessão, prevê à concessionária a responsabilidade pela obtenção de licenças e autorizações necessárias ao exercício das atividades vinculadas à concessão, o que incluiria entrar com o processo de obras emergenciais junto ao IBAMA e ICMBio*", cabendo, nesse caso, o estabelecimento de acordo entre a Concessionária e o Poder Concedente no que tange à "*responsabilização quanto ao custeio e execução das obras*".

2.16. Em 20/11/2020, a Gefir sugeriu à Surod o envio de Ofício ao Ministério da Infraestrutura, de modo a verificar a possibilidade de o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - Dnit assumir as obras para a contenção de deslizamentos. Assim, foi enviado, por meio do e-mail (SEI4564929), o Ofício 21457/2020/SUROD/DIR-ANTT (SE#553120) à Secretaria Nacional de Transportes Terrestres - SNTT, vinculada ao Ministério da Infraestrutura.

2.17. Em 29/1/2021, foi protocolado nesta Agência, sob o número 50500.008484/2021-13, o Ofício 202/2021/SNTT, de 26/1/2021, informando à ANTT que, considerando que o Contrato de Concessão da CRT estava em vias de ser estendido, caso a avaliação técnica da ANTT concluísse que se tratava de uma situação de risco iminente que demandasse uma intervenção emergencial, haveria margem para que as obras fossem contempladas no Termo Aditivo.

2.18. Em 5/2/2021, a Coamb/Geeng emitiu o Despacho (SE15220279), encaminhando os autos à Gefir para conhecimento e tomada de medidas cabíveis quanto à manifestação da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres - SNTT e, caso a Gerência apresentasse entendimento de incorporar os custos das obras em Termo Aditivo, que solicitasse à Concessionária que desse entrada no pedido de autorização emergencial junto ao IBAMA e ao ICMBio, para realização das obras de contenção no interior do Parnaso.

2.19. Em 9/2/2021, a Gefir exarou o Despacho (SE15274014), informando à Geeng que, para que pudesse emitir posicionamento favorável à inclusão da obra no Termo Aditivo, seria necessário, inicialmente, que as constatações e soluções técnicas apresentadas pela CRT fossem analisadas e corroboradas por esta Gerência, por meio de laudo próprio ou de consultoria terceirizada, haja vista que, por se tratar de um novo investimento no contrato de concessão, não seria suficiente apenas a manifestação técnica da concessionária sobre a necessidade de execução de tais obras.

2.20. Em 15/2/2021, a Geeng, por meio do Despacho (SE15293804), informou à Gefir que o Parecer da COPPE-UFRJ não teve como suporte ensaios e estudos de engenharia, mas tão somente foi baseada em levantamento de campo e registros fotográficos. Assim, haveria a necessidade de se aprofundar a avaliação técnica mediante estudos de engenharia. Acrescentou que não poderia se valer do apoio técnico da PROSUL Projetos Supervisão e Planejamento Ltda (Contrato Administrativo 10/2020), haja vista que a verba anual prevista estava totalmente empenhada para realização dos estudos de vida útil do pavimento dos contratos de concessão que estavam se encerrando em 2021. Assim, recomendou à Gefir que solicitasse à CRT a elaboração dos estudos de engenharia e, até que fossem desenvolvidos, que a CRT realizasse o monitoramento mais efetivo do trecho rodoviário sob o risco de influência do deslizamento da encosta e a melhoria da infraestrutura rodoviária do trecho, com o uso, por exemplo, de placas de advertência, painéis de mensagem variável, barreiras de concreto, entre outros dispositivos de sinalização, proteção e segurança, ou, até mesmo, elementos de contenção e drenagem, caso necessário. Por fim, sugeriu à Surod que comunicasse à Superintendência de Concessão da Infraestrutura - Sucon sobre a possibilidade de a obra constar nos estudos da nova licitação, caso não pudesse ser realizado pela atual Concessionária.

2.21. Em 17/2/2021, a Gefir enviou à CRT, pelo e-mail (SE15366385), o Ofício 4346/2021/GEFIR/SUROD/DIR-ANTT (SE15364206), solicitando a complementação das informações anteriormente apresentadas, com a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica - ART e exigindo a adoção de ações preventivas e necessárias dentro da faixa de domínio da rodovia.

2.22. Em 18/2/2021, por meio do Despacho (SE15369798), a Surod encaminhou os autos à Sucon, solicitando que, caso não fosse possível a realização de eventuais obras no âmbito do atual contrato, fosse avaliada a possibilidade de que os custos das obras estarem previstos nos estudos de viabilidade da nova concessão.

2.23. Em 3/3/2021, a Concessionária protocolou nos autos a Carta PRES-174/21/DE (SEI 5513239), informando que, para que pudesse executar os estudos de engenharia e as obras extraordinárias, seria necessária que, preliminarmente, a ANTT aprovasse a realização dos estudos de solução técnica e o projeto executivo como serviços extraordinários sujeitos ao reequilíbrio do Contrato. Quanto às intervenções na faixa de domínio, informou que seguiria fazendo o monitoramento do trecho, mas enfatizou que *"a Concessionária só é responsável pela execução de serviços e obras de melhorias...que tenham risco previsível na época de elaboração da Proposta de Tarifa do Contrato de Concessão"*. Além disso, mencionou que, como o material escorregado era grande, seria necessária a realização urgente de estudos hidráulicos/geotécnicos e projeto executivo das obras de proteção. Assim, solicitou à ANTT, com a máxima urgência, a emissão de autorização para a realização dos serviços extraordinários provisórios; caso contrário, entendeu que não haveria óbice de constar a referida obra nos estudos da nova licitação.

2.24. Em 14/3/2021, por meio dos e-mails (SE15677635, SE15701537, SE15736719), foi enviado o Ofício 7596/2021/GEPEN/SUCON/DIR-ANTT (SE1577492) à SNTT e à Empresa de Planejamento e Logística - EPL, para que avaliassem a necessidade de incorporação da obra no âmbito dos estudos de viabilidade da nova licitação, devido ao encerramento próximo do atual contrato.

2.25. Em 17/3/2021, foi publicada, no Diário Oficial da União, a Deliberação 92/2021, aprovando a celebração do Quinto Termo Aditivo ao Contrato de Concessão nº PG-156/95-00 (SEI 5712411 - Processo Administrativo 50500.127994/2020-08), entre a ANTT e a CRT, com o objetivo de estabelecer as obrigações relativas à extensão de prazo contratual pelo período de 18 (dezoito) meses, em razão da não conclusão do processo licitatório para a futura concessão.

2.26. Em 8/4/2021, a EPL protocolou nesta Agência o Ofício 69/2021/DPL-EPL (SE15976643), informando à Agência que, em parceria com a *International Finance Corporation* - IFC, fez a análise do pleito. De acordo com o documento, os estudos da nova licitação não precificaram intervenções de engenharia para contenção do risco geológico fora da faixa de domínio. Não obstante, previu que os trechos críticos seriam claramente definidos no PER com a implantação de um Processo de Gerenciamento de Risco pela Concessionária até o 24º mês do contrato.

2.27. Em 23/4/2021, a Gerência de Projetos de Engenharia e Ambiental - Gepen, vinculada à Sucon, emitiu o Despacho (SE16193542), informando à Surod o resultado da análise da EPL e que avaliaria junto Surod a melhor alternativa para solução do referido evento.

2.28. Em 3/5/2021, a Gefir exarou o Despacho (SEI6305800), solicitando à Surod que providenciasse junto à Sucon a complementação das informações apresentadas pela EPL, visto que a tabela 1, constante no Ofício nº 69/2021/DPL-EPL, estava incompleta. Além disso, mencionou que o objetivo de comunicar a Sucon foi justamente evitar futuros acidentes. Destacou que, numa análise preliminar, a CRT informou que o investimento necessário no local do acidente seria na ordem de R\$ 15.000.000,00 (quinze milhões de reais), a preços atuais, com prazo de duração de 15 meses, para elaboração dos projetos e execução da obra.

2.29. Em 4/5/2021, em atenção à Carta PRES-174/21/DE, a Gefir enviou à CRT, pelo e-mail (SEI 6312885), o Ofício 12081/2021/GEFIR/SUROD/DIR-ANTT (SEI6304955), ratificando o entendimento da Concessionária de que, para a execução dos serviços extraordinários, haveria necessidade de sua inclusão no PER e autorização da ANTT para seu início. No entanto, discordou de seu posicionamento quanto à realização dos serviços dentro da faixa do domínio. Ressaltou que a ANTT não indicou a necessidade de realização de obras provisórias antes de uma solução definitiva, uma vez que as intervenções a serem realizadas ainda não eram de conhecimento desta Agência Reguladora e dependiam de estudo técnico a ser elaborado. Por fim, para que fosse respondido o pedido de reequilíbrio econômico-financeiro da concessão, solicitou a apresentação do orçamento dos estudos e ensaios.

2.30. Em 5/5/2021, por meio do Despacho (SEI6315224), a Surod apresentou à Sucon as informações constantes do Despacho (SEI6305800) e pediu o seu apoio no sentido de encaminhar o tema em pauta ao conhecimento do Ministério da Infraestrutura, para que fosse buscada, em conjunto com a EPL, uma solução definitiva para o evento ocorrido, haja vista que poderia ocasionar riscos à futura concessão e à integridade dos usuários.

2.31. Em 11/5/2021, pelo e-mail (SEI6396988), foi enviado à EPL o Ofício 12800/2021/GEPEN/SUCON/DIR-ANTT (SEI6392686), solicitando o reenvio da "Tabela 1, obrigações e alocações de riscos contratuais", de forma integral.

2.32. Em 28/6/2021, a Concessionária protocolou nos autos a Carta PRES 450/21/DE (SEI 7050944), encaminhando a proposta da empresa FGS Engenharia Geotécnica e Ambiental Ltda. para a execução do projeto executivo da obra, conforme documento (SEI 7050946).

2.33. Em 30/6/2021, a Gefir encaminhou os autos à Geeng, por meio do Despacho (SEI 7082733), para análise técnica da proposta apresentada pela CRT, notadamente quanto à necessidade, à solução de engenharia proposta e ao valor a ser autorizado pela ANTT.

2.34. Em 7/7/2021, a Geeng enviou à CRT, pelo e-mail (SEI7201473), o Ofício 18239/2021/CPROJ/GEENG/SUROD/DIR-ANTT (SEI 7175133), em que informou que as cotações apresentadas pelas empresas de engenharia apresentavam escopo diferentes e, por isso, não era possível comparar as propostas. Mencionou que era necessária a apresentação de três cotações de mercado com descrição exatamente igual dos itens integrantes do serviço.

2.35. Em 15/7/2021, a CRT protocolou nos autos a Carta PRES-489/21/DE (SEI7310062), apresentando seu entendimento de que imaginava que cada proponente poderia apresentar a melhor solução para a estabilização da encosta. Além disso, informou que solicitou ao COPPE-UFRJ uma complementação do parecer emitido anteriormente (SEI7310065), a qual demonstrou o alto grau de complexidade da matéria, a necessidade de levantamento meticuloso de campo e de contratação de empresa de notório saber e conhecimento da geologia local. Assim, solicitou à Surod que apresentasse orientações sobre as medidas que deveriam ser tomadas e a forma como se realizaria o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, visto as atividades estarem fora das obrigações contratuais.

2.36. Em 19/7/2021, a Geeng emitiu o Despacho (SEI7347202), repisando que deveriam ser apresentados estudos geológicos e geotécnicos com base nos levantamentos em campo, para melhor nortear a elaboração do Termo de Referência e das propostas de projetos executivos e para permitir a devida avaliação da solução de engenharia por parte do ICMbio e do Ibama. Quanto à questão do reequilíbrio econômico-financeiro, remeteu os autos à Gefir, que, por sua vez, elaborou o Despacho (SEI 7353632), informando que estava vigente o 5º Termo Aditivo que estendeu o prazo contratual, o qual estabeleceu, nas subcláusulas 4.2 a 4.5, a possibilidade de realização de investimentos em recuperação ou melhoria do trecho concedido. No entanto, como o assunto tratado nos autos decorria de um acidente geológico ocorrido fora dos limites da faixa de domínio, entendeu ser necessária análise jurídica pela Procuradoria Federal junto à ANTT - PF/ANTT quanto à possibilidade de a CRT realizar às intervenções fora da área da concessão. De toda forma, ressaltou que a execução do presente investimento estava sendo tratada com extra-PER e, por conseguinte, demandaria o reequilíbrio econômico-financeiro da concessão, e que a concessionária não havia apresentado todas as informações necessárias para a avaliação da necessidade de intervenção no local.

2.37. Em 28/7/2021, a Geeng enviou à CRT, pelo e-mail (SEI7497991), o Ofício 19817/2021/CPROJ/GEENG/SUROD/DIR-ANTT (SEI738038), apresentando as manifestações técnicas dessa Gerência e da Gefir, e informando que, de modo a subsidiar eventual inclusão dos custos em Termo Aditivo, seria necessário o encaminhamento prévio de propostas orçamentárias para elaboração de estudos geológicos e geotécnicos com base no levantamento de campo.

2.38. Em 12/8/2021, a Concessionária protocolou nos autos a Carta PRES 581/21/DE (SEI 7727313), defendendo que, dada a urgência e a relevância do tema, a proximidade do encerramento da vigência contratual e as condições para a realização da obra, a ANTT providenciasse que a obrigação fosse realizada por órgão ou entidade da Administração Pública Federal, com ônus a cargo do Poder Concedente. Caso isso não fosse possível, apresentou um cronograma para realização de todas as etapas necessárias para a contratação da empresa de notório saber pela CRT e reforçou que a obra deveria ser considerada como extra-PER, sujeitando o contrato ao devido reequilíbrio econômico-financeiro. Além disso, solicitou autorização à ANTT para que a atividade 2 -

"Acompanhamento e Análise Preliminar do Levantamento de Campo e Indicação da Necessidade Execução de Sondagens e Ensaios Laboratoriais" e a atividade 4 - "Análises de Estabilidade com Retro Análise e Execução de Projeto Funcional", previstas no cronograma, fossem realizadas pelo COPPE-UFRJ, em regime de contratação por notório saber, conforme justificativa contidas na missiva. Por fim, apresento Termo de Referência, contido no documento (SEI 7727316), para a realização da atividade 1 - "Levantamento Topográfico e Mapeamento Geológico, Geotécnico e Hidrológico".

2.39. Em 18/8/2021, a Geeng emitiu o Despacho (SEI 7790279), analisando a proposta da CRT e fazendo um comparativo do prazo para a conclusão da obra e o término de vigência contratual. De acordo com a Gerência, considerando a estimativa para elaboração do estudos e realização das obras, o prazo total para uma solução definitiva para o evento geotécnico seria de 24 meses, isto é, a finalização da obra ocorreria em meados de julho de 2023, isso sem considerar as possíveis eventualidades e imprevistos que poderiam aumentar o prazo de um projeto ou obra de engenharia de alta complexidade. Já o prazo da concessão, com base no 5º Termo Aditivo, seria até o dia 21/9/2021, admitida sua prorrogação por mais 6 meses (21/4/2022).

2.40. Em 19/8/2021, a Geeng enviou à CRT, pelo e-mail (SEI7800954), o Ofício 22106/2021/CPROJ/GEENG/SUROD/DIR-ANTT (~~SEI784635~~), informando que ficou faltando a remessa das propostas de orçamento para a realização da atividade 1 - "Levantamento Topográfico e Mapeamento Geológico, Geotécnico e Hidrológico". Além disso, no tocante à contratação de empresa de notório saber, sustentou que, como há no setor de engenharia diversas entidades com *expertise* e *know-how* sobre o tema, além das justificativas apresentadas, seria necessária a realização de pesquisa de mercado com a apresentação de, ao menos, 3 (três) cotações, a fim de que fosse analisada a viabilidade econômico-financeira das propostas para execução da atividade.

2.41. Em 25/8/2021, a Gefir exarou o Despacho (SEI7876996), sugerindo levar o assunto ao conhecimento da Diretoria Colegiada da ANTT, a fim de reunir a equipe da Sucon, Surod, e PF/ANTT, com o objetivo de definir o encaminhamento que seria dado ao assunto em pauta, dada as suas peculiaridades. Além disso, a Concessionária protocolou nos autos a Carta PRES-601/21/DE (SEI 7881428), enfatizando que, caso a ANTT optasse por incluir a obra no PER, seria necessário o cumprimento das etapas e prazos previstos no cronograma proposto. Também apresentou, em anexo (SEI 7881430), a proposta apresentada pelo COPPE-UFRJ para estudos e projeto básico de geotecnia para fundamentar projeto executivo de estabilização da encosta. Por fim, quanto à exigência de pesquisa de mercado com 3 cotações, solicitou à ANTT a indicação de empresas/instituições que deveriam ser convidadas para o processo licitatório.

2.42. Em 2/9/2021, a Coamb/Geeng emitiu o Despacho (SEI7973992), ressaltando à Gefir que a Concessionária sustentou a necessidade de cumprimento das etapas e dos prazos estabelecidos no cronograma sugerido por ela e que aguardaria a definição sobre o encaminhamento a ser dado ao assunto.

2.43. Em 3/9/2021, foi enviado à CRT, por meio do e-mail (SEI7980855), o Ofício 23338/2021/CPROJ/GEENG/SUROD/DIR-ANTT (~~SEI52295~~), informando que o assunto de sua missiva foi endereçada à Gefir e à Surod e, no tocante a solicitação de *indicação de empresas/instituições que deveriam ser convidadas para o processo licitatório*, defendeu que, nos termos contratuais e legais, competia única e exclusivamente à Concessionária prospectar empresas para realização dos serviços técnicos pretendidos.

2.44. Em 1º/12/2021, a Concessionária protocolou nesta Agência a Carta PRES-774/21/DE (SEI 8996651), apresentando plano de contingência (SEI8996655) para contribuir na monitoração do evento geotécnico. Ademais, apresentou o orçamento do serviço que deveria ser realizado, no valor de R\$ 471.780,25 (quatrocentos e setenta e um mil, setecentos e oitenta reais e vinte e cinco centavos), data base julho de 2021, que, acrescido do percentual de 6,24% para remunerar os custos administrativos, totalizaria R\$ 501.219,34 (quinhentos e um mil, duzentos e dezenove reais e trinta e quatro centavos), data base julho de 2021. Por fim, informou que só iniciaria o processo de aquisição e instalação de equipamentos e disponibilização de equipe de monitoração se houvesse prévia anuência da ANTT para inclusão do item no PER.

2.45. Em 2/12/2021, a Gefir emitiu o Despacho (SEI8999547), encaminhando os autos à Coinf/URRJ para avaliação, por meio de parecer técnico, acerca da pertinência da proposta apresentada pela Concessionária. Quanto à proposta de valor para a execução dos serviços, mencionou que a análise seria realizada pela Geeng.

2.46. Em 8/12/2021, a Coinf/URRJ proferiu o Parecer 59/2021/COINFRJ/URRJ (~~SEI083927~~), ratificado pelo Despacho (SEI9100474) entendendo que o plano apresentado pela CRT era uma adaptação/atualização do Plano de Contingência para Chuvas, apresentado à ANTT em 3/12/2012, por meio da Carta PRES-689/12/DE (SEI9087769 e SEI9087874), restringindo apenas o trecho a ser monitorado entre o km 89 e o km 94. Mencionou que o Plano de 2012 já contemplava o referido trecho e, portanto, monitorava as condições pluviométricas e os taludes da Serra de Teresópolis/RJ como um todo. Na conclusão, sustentou que a CRT deveria compatibilizar as ações dos dois Planos de Contingência e explicitar em que local iria instalar a nova câmera do CFTV, sem prejuízo de informar se não seria possível utilizar as câmeras existentes para esta monitoração. Por fim, sugeriu à Geeng a avaliação da necessidade de instalação de instrumentalização na encosta, para monitoração de possíveis vibrações/movimentações.

2.47. Em 16/12/2021, foi enviado à CRT, pelo e-mail (SEI9224834), o Ofício 32925/2021/GEFIR/SUROD/DIR-ANTT (~~SEI184654~~), solicitando avaliação dos pontos observados pela Coinf/URRJ em seu parecer.

2.48. Em 27/12/2021, a Concessionária protocolou nesta Agência a Carta PRES-810/21/DE (SEI 9328699), defendendo que o Plano de Contingência apresentado contempla escopo diverso do contido no Sistema de Alerta Meteorológico. Informou que o objetivo é colocar uma câmera com

visualização do ponto onde há risco potencial de movimentação e que não há possibilidade de deslocamento das câmeras existentes. Quanto à possibilidade de instalação de instrumentalização na encosta para monitoração de possíveis vibrações/movimentações fora da faixa de domínio, sustentou que, para que pudesse avaliar se efetivamente existe alguma solução de engenharia capaz de monitorar por instrumentação, seria necessário cumprir etapa precedente de levantamento e investigação de campo e topografia e sondagem e contratar estudos técnicos especializados. Assim, concluiu que o único serviço que conseguiria iniciar de forma imediata seria a colocação de veículo adicional de inspeção exclusivo para o trecho e a instalação de câmera para acompanhamento e inspeção visual.

2.49. Nesse mesmo dia, por meio do Despacho (SEI9329271), os autos foram encaminhados à Coinf/URRJ para verificar se os pontos levantados no Parecer nº 59/2021/COINFRJ/URRJ foram esclarecidos e se haveria pendência quanto à fundamentação das atividades ora propostas ou sobreposição com as atividades já realizadas pela Concessionária.

2.50. Em 4/1/2022, em resposta ao e-mail (SEI9437904), que questionou sobre a possibilidade de se instalar a câmera nos termos propostos pela Concessionária, foi informado no e-mail (SEI 9437904) e seu anexo (SEI9437930) que haveria a possibilidade de sua implantação, com a eventual necessidade de ter que remover vegetação, a depender do local de instalação do equipamento.

2.51. Em 7/1/2022, a Coinf/URRJ exarou o Parecer 1/2022/COINFRJ/URRJ (SEI438015), ratificado pelo Despacho (SEI 9440310), confirmando as informações sobre a abrangência do Plano de Contingência de 2012 e defendeu, por isso, não haver necessidade de disponibilização de uma viatura específica adicional rodando o trecho. Quanto à implantação da câmera, sustentou que a funcionalidade do equipamento estaria prejudicada em diversas oportunidades, haja vista o trecho se encontrar em uma serra e, por isso, sujeita à neblina, que comprometeria a visibilidade. No entanto, entendeu que a instalação de câmera poderia servir de acompanhamento da monitoração do local, sugerindo, em complemento, a monitoração do trecho por *drone*. Por fim, quanto à monitoração por instrumentação e a intervenção de correção do talude, aduziu que essa seria a medida mais efetiva, porém, como a Concessionária informara que precisaria de realização de estudos que demandariam tempo, sugeriu à Surod que solicitasse à Sucon que o assunto fosse incluído com urgência no escopo da próxima concessão.

2.52. Em 8/1/2022, a Coordenação de Projetos e Estudos de Rodovia - CPPROJ, vinculada à Geeng, emitiu o Despacho (SEI9455469), ressaltando que a Concessionária apresentou apenas duas cotações para a implantação da câmera, sendo que deveria ter apresentado três, no mesmo padrão, consoante dispõe a Resolução 3.651/2011 e a Portaria Suinf 28/2019. Ademais, informou que a Concessionária deve elaborar Termo de Referência com modelo da proposta comercial, a fim de possibilitar a comparação das propostas apresentadas pelas empresas.

2.53. Em 11/1/2022, a Gefir, por meio do Despacho (SEI9464543), manifestando concordância com o posicionamento técnico contido no Parecer 1/2022/COINFRJ/URRJ e orientando a Geeng a notificar a Concessionária quanto à (i) pendência técnica do orçamento apresentado; (ii) análise favorável de incluir câmera específica no local, que deve ter alta resolução, visão noturna e zoom óptico suficiente para visada do local; (iii) obtenção prévia de autorização por parte da autoridade ambiental para a realização de retirada/poda/corte de vegetação, a fim de garantir o adequado funcionamento dos instrumentos; e (iv) avaliação da necessidade de se "*incluir em sua proposta, vistorias com drone, para mapeamento do talude como um todo, especialmente após a ocorrência de fortes chuvas ou períodos constantes de precipitação*". Em razão disso, foi enviado à CRT, por meio do e-mail (SEI9504202), o Ofício 901/2022/GEENG/SUROD/DIR-ANTT (SEI502759), retificado posteriormente pelo Ofício 952/2022/GEENG/SUROD/DIR-ANTT (SEI 9510248).

2.54. Também em 11/1/2022, a Gefir emitiu também o Despacho (SEI9466167), endereçado à Surod, para que fossem adotadas as providências necessárias junto à Sucon quanto à inclusão das obras de contenção no escopo da próxima concessão, conforme sugerido no Parecer 1/2022/COINFRJ/URRJ. Em razão disso, a Surod emitiu o Despacho (SEI514991), solicitando à Sucon que fizesse análise da viabilidade de introdução no novo contrato de concessão de obrigação das obras necessárias ou de outro tratamento contratual destinado à solução da referida instabilidade geológica.

2.55. Em 17/1/2022, a Concessionária protocolou nos autos a Carta PRES-034/21/DE (SEI 9584889), informando que, em razão da manifestação favorável à implantação da câmera, iria abrir processo licitatório para fornecimento, instalação e integração ao sistema de operação do referido equipamento, mediante a elaboração de Termo de Referência com modelo de proposta comercial, com o objetivo de obter, no mínimo, três cotações de mercado no mesmo padrão para execução dos serviços. Concomitantemente, mencionou que avaliaria a necessidade de obtenção de autorização de autoridade ambiental para realização de retirada/poda/corte de vegetação, bem como a possibilidade de inclusão de vistorias por *drone* para mapeamento do talude. Ressaltou, por fim, que provavelmente teria dificuldades de obter três cotações e, por isso, solicitou à Agência a avaliação sobre a viabilidade de contratação por notório saber.

2.56. Em 21/1/2022, a Geeng enviou à CRT, pelo e-mail (SEI9650058), o Ofício 1589/2022/CPROJ/GEENG/SUROD/DIR-ANTT (SEI344489), solicitando a apresentação de avaliação técnica acerca da efetividade da utilização de vistorias com *drone* para o caso concreto, indicando objetivo, escopo, prazo e resultados esperados. Quanto à contratação de especialista com notório saber, informou que, dada a importância e a urgência, a Concessionária poderia apresentar proposta do especialista de sua escolha, entretanto o orçamento deveria ser baseado na metodologia estabelecida na Resolução DNIT 11/2020, bem como o valor a ser considerado deveria ser limitado ao previsto na Tabela de Preços de Consultoria do DNIT.

2.57. Em 28/1/2022, a Concessionária protocolou nos autos a Carta PRES-051/22/DE

(SEI 9809057), comunica à Gefir que iniciara o atendimento do exigido no Ofício 1589/2022/CPROJ/GEENG/SUOD/DIR-ANTT, ressaltando que, dado que acidente ocorreu em 23/2/2020, as condições da encosta poderiam estar modificada. Por fim, informou que, no prazo de 15 dias, apresentaria, para aprovação da Agência, proposta de empresa especializada para inspeção de avaliação em campo das atuais condições do escorregamento de encosta e elaboração de parecer técnico de geotécnica, que permitirá avaliar a efetividade do uso de *drone* para monitoração do talude, bem como demais medidas de monitoração que poderiam ser tomadas.

2.58. Em 31/1/2022, a Geeng remeteu os autos à Gefir, por meio do Despacho (SEI9823323), para análise do pedido da Concessionária quanto à concessão de prazo para remessa da proposta e do parecer técnico. Em resposta, a Gefir emitiu o Despacho (SEI9848147), informando à Geeng que, por se tratar de proposta de inclusão de investimento extracontratual, não dispunha de disposição contratual para obrigasse a Concessionária a responder o Ofício SEI nº 1589/2022/CPROJ/GEENG/SUOD/DIR-ANTT em prazo inferior ao que ela sugeriu. Diante disso, foi enviado à CRT, pelo e-mail (SEI9852065), o Ofício 2456/2022/CPROJ/GEENG/SUOD/DIR-ANTT (SEI 9850598), dando ciência à solicitante da Concessionária e informando que a Geeng aguardaria o envio da documentação solicitada, tanto nesse Ofício, quanto nos exigidos nos Ofícios 901/2022/GEENG/SUOD/DIR-ANTT e 952/2022/GEENG/SUOD/DIR-ANTT.

2.59. Em 8/2/2022, em atenção ao Despacho (SEI9514991), a Gepen, vinculada à Sucon, sugeriu as seguintes alternativas de encaminhamento para a inclusão do assunto na próxima concessão: (i) alocar à nova concessão a obrigação de equacionar esse risco geotécnico; ou (ii) alocar à nova concessão apenas a obrigação de realizar estudos, para subsidiar decisão posterior durante a fase da execução contratual.

2.60. Em 10/2/2022, a Gerência de Estruturação Regulatória, também vinculada à Sucon, analisou as alternativas apresentadas pela Gepen, conforme consta no Despacho (SEI 9973591), entendendo que a segunda alternativa se mostrava mais adequada quando cotejadas as questões de complexidade do caso e de evolução do processo de concessão de Rio-Valadares. Quanto aos custos, defendeu que sejam orçados durante a gestão contratual e posteriormente reequilibrados em favor da Concessionária por meio de fluxo de caixa marginal.

2.61. Em 11/2/2022, a CRT protocolou nos autos a Carta PRES 093/22/DE (SEI0002837), solicitando à Gefir, em razão da dificuldade de apresentar as três cotações e a manifestação e documentos complementares, a ampliação do prazo em até 25 (vinte e cinco) dias.

2.62. Em razão disso, foi enviado, pelo e-mail (SEI10003683), o Ofício 3369/2022/CPROJ/GEENG/SUOD/DIR-ANTT (SEI10003328), por meio do qual a Geeng informou que aguardaria o envio da documentação dentro desse prazo. Ademais, a Gerência emitiu o Despacho (SEI 10004064), dando ciência à Gefir da dilação do prazo.

2.63. Em 10/3/2022, a Concessionária protocolou nos autos a Carta PRES 161-22/DE (SEI 10366196), informando que foi concluído o processo licitatório para fornecimento e implantação de câmera para monitoração permanente do talude. Em anexo (SEI10366199), foram apresentadas todas as propostas comerciais e declínios recebidos, bem como o mapa comparativo dos preços ofertados. A que se sagrou vencedora foi a empresa Elemento Engenharia e Integração e o orçamento, com base nas diretrizes da Agência e considerando os custos administrativos da Concessionária, ficou em R\$ 146.656,92 (cento e quarenta e seis mil seiscentos e cinquenta e seis reais e noventa e dois centavos), a preço de outubro de 2021.

2.64. Nesse mesmo dia, a CRT protocolou nos autos a Carta PRES 162-22/DE (SEI10366252), dando ciência à Agência de que efetuou sobrevoo no local do acidente com *drone*, no dia 14/2/2022, cujas imagens foram submetidas à análise do COPPE/UFRJ, que emitiu o Parecer contido no Anexo (SEI 10366255), recomendando a realização de inspeção trimestral por equipes de campo. Por isso, a CRT apresentou proposta para estudo e inspeção de campo para elaboração de parecer técnico de geotecnia e o orçamento para a execução das inspeções trimestrais e a indicação das quantidades estimadas para a realização dos serviços, orçados em R\$ 57.479,64 (cinquenta e sete mil quatrocentos e setenta e nove reais e sessenta e quatro centavos), a preço de outubro de 2021.

2.65. Em 16/3/2022, foi enviado à Concessionária, pelo e-mail (SEI10417841), o Ofício 7070/2022/CPROJ/GEENG/SUOD/DIR-ANTT (SEI10417841), sustentando que, numa análise preliminar, foi verificada a ausência de alguns documentos, a saber: (i) autorização por parte da autoridade ambiental para a realização de retirada/poda/corte de vegetação; (ii) Declaração de Veracidade; e (iii) Anotação de Responsabilidade Técnica - ART.

2.66. Em 21/3/2022, em resposta ao Ofício 7070/2022/CPROJ/GEENG/SUOD/DIR-ANTT, a CRT protocolou nos autos a Carta PRES-183/22/DE (SEI10483396), informando que não houve necessidade de solicitar autorização junto ao Parnaso, haja vista que o local de instalação da câmera não exigirá poda ou supressão de vegetação. Quanto ao Documento de Veracidade, apresentou o documento no Anexo (SEI10483400). Por fim, aduziu que a ART estava sendo gerada e, assim que elaborada, seria remetida à Agência.

2.67. Em 8/4/2022, o Consórcio DCMCS - Dynatest, Concremat, Modera, Contécnica e SCB Ltda., que presta serviços técnicos especializados de engenharia consultiva à ANTT, por meio do Contrato Administrativo 028/2021, emitiu o Relatório de Análise 262/2022/CPROJ/GEENG/SUOD (SEI 10534373), analisando a documentação para implantação da câmera e para elaboração de estudos e realização de inspeções em campo, exceto no que tange ao orçamento. O Relatório recomendou que a Concessionária elaborasse um projeto simplificado, com observância da norma ABNT NBR 15.486:2016, e contendo cronograma físico-financeiro e a ART. Quanto às inspeções em campo, não viu objeção à proposta, indicando alguns pequenos ajustes: (i) indicar se as inspeções ocorrerão até o final do prazo da concessão; (ii) o último parecer seja apresentado nos últimos meses da Concessão; (iii) apresentação da ART juntamente com cada parecer técnico; e (iv)

apresentação de cronograma físico-financeiro.

2.68. Nesse mesmo dia, o Consórcio DCMCS emitiu o Relatório de Análise 264/2022/CPROJ/GEENG/SUROD (SE0536821), avaliando o orçamento do plano de contingência apresentado pela CRT. Analisando os documentos apresentados pelas Cartas PRES-161/22/DE, PRES-162/22/DE e PRES-162/22/DE, chegou a seguinte conclusão:

[...]

29. Desta forma, considerando as observações deste relatório, tem-se que o valor de referência recomendado é de **R\$193.434,11 (cento e noventa e três mil quatrocentos e trinta e quatro reais e onze centavos), data-base outubro/2021**. Com isso, frisa-se que o valor supracitado é indicativo.

DESCRIÇÃO	VALOR
Aquisição e instalação de Câmera	R\$136.010,74
Mão de obra especializada para análise	57.423,37
TOTAL	R\$193.434,11

[...] (grifos do original)

2.69. Em 11/4/2022, a Coordenação de Projetos e Estudos de Rodovias - CPROJ, vinculada à Geeng, exarou o Parecer 191/2022/CPROJ/GEENG/SUROD/DIR (SE0754983), analisando o conteúdo técnico simplificado e orçamento para a implantação de câmera e a proposta de apresentação de Pareceres de Geotecnia da encosta, a partir dos Relatórios de Análise emitidos pelo Consórcio DCMCS, concluindo o seguinte:

[...]

6. Conforme se observa na análise realizada pelo apoio técnico, foram verificadas pendências para o conteúdo técnico e orçamento apresentados pela Concessionária. Todavia, entendemos que **as pendências não são relevantes e não possuem o condão de reduzir o orçamento apresentado**.

7. Dessa forma, considerando a pequena monta do valor pleiteado, a urgência que o caso requer, bem como os ajustes de valores realizados pelo apoio técnico, com os quais concordamos, **entendemos que o orçamento apresentado é passível de aceitação**.

[...]

8. Face o exposto, conclui-se pela **não objeção** ao orçamento encaminhado pela Concessionária CRT relativo à implantação de câmera e de apresentação de Pareceres de Geotecnia da encosta denominada "Dedo de Deus", localizada no km 91+400m da rodovia BR-116/RJ, no interior do Parque Nacional da Serra dos Órgãos.

9. O valor de referência da obra indicativo é de **R\$ 193.434,11 (cento e noventa e três mil quatrocentos e trinta e quatro reais e onze centavos), data-base outubro/2021**, conforme evidenciado no cronograma físico-financeiro indicado no quadro a seguir:

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO			
ITEM	DESCRIÇÃO	TOTAL	PERÍODO
			ANO 1
1	IMPLANTAÇÃO DA CÂMERA E ACOMPANHAMENTO	R\$ 193.434,11	R\$ 193.434,11
		100,00%	100,00%

10. Importante ressaltar que, conforme estabelecem os contratos de concessão, os regulamentos da Agência e a legislação vigente, são atribuídas à Concessionária e seus projetistas, única e exclusivamente, as responsabilidades técnica, administrativa, civil e penal, pela conformidade, qualidade, solidez, durabilidade, segurança, fluidez e preservação ambiental, decorrentes da realização das obras e serviços, cabendo à Concessionária adotar todas as medidas possíveis e necessárias para assegurar que a realização da obra ocorra de acordo com a legislação, regulamentos e normativos vigentes, sempre com o objetivo final de preservar o meio ambiente, a fluidez e a segurança viária, bem como a integridade e o conforto dos usuários da rodovia.

11. Ressalta-se, ainda, que a análise se baseou na veracidade das fontes utilizadas, nos termos da Declaração de Veracidade juntada nos autos.

[...] (grifos do original)

2.70. Também no dia 11/4/2022, a Geeng emitiu o Despacho (SE110765284), encaminhando os autos à Gefir, dando ciência do resultado da análise. Além disso, foi enviado à CRT, por meio do e-mail (SE110796649), o Ofício 10651/2022/CPROJ/GEENG/SUROD/DIR-ANTT (SE0755830), nesse mesmo sentido.

2.71. No dia 12/4/2022, a Gefir enviou à Concessionária, pelo e-mail (SE110805127), o Ofício 11189/2022/GEFIR/SUROD/DIR-ANTT (SE0802168), informando que o montante de R\$ 193.434,11 (cento e noventa e três mil quatrocentos e trinta e quatro reais e onze centavos), data-base outubro/2021, corresponde ao valor de R\$ 33.027,97 (trinta e três mil, vinte e sete reais e nove centavos), a preços iniciais de contrato, visto a aplicação do Índice de Reajustamento Tarifário (IRT) do mês correspondente. Além disso, considerando que, por força do art. 3º da Resolução 1.187/2005, as modificações no PER para inclusão de obras e serviços dependem de prévia autorização da Diretoria da ANTT, solicitou manifestação da Concessionária sobre eventual óbice antes do encaminhamento dos autos ao Colegiado.

2.72. Em 2/5/2022, a CRT protocolou nos autos a Carta PRES 284/22/DE (SE11131299), informando que não havia óbice quanto à análise técnica e ressaltando que o reequilíbrio deveria se dar na apuração de haveres e deveres final da concessão. Nesse mesmo dia, entraram em vigor as Resoluções 5.976 e 5.977, que aprovaram, respectivamente, o novo Regimento Interno e a nova estrutura organizacional da ANTT.

2.73. Em 11/5/2022, a Gerência de Gestão Contratual Rodoviária - Gecon, vinculada à Surod, exarou a Nota Técnica 2652/2022/GECON/SUROD/DIR (SE11175852), manifestando-se favorável ao deferimento do pleito. Assim, em atendimento art. 39, § 2º, do Regimento Interno e ao art. 4º da Instrução Normativa 12/2022, foi elaborado o Relatório à Diretoria 211/2022 (SE11196330),

propondo à Diretoria Colegiada a aprovação da minuta de deliberação (SEI 11199469).

2.74. Nesse mesmo dia, os autos foram encaminhados à Assessoria Administrativa e de Apoio - Assad para inclusão do processo no sorteio, ressaltando que, por força da urgência, não havia nos autos manifestação jurídica da PF/ANTT, mas que, por meio do Despacho (SEI11270318), os autos também haviam sido submetidos a esse Órgão para análise.

2.75. Em 12/5/2022, a Assad remeteu os autos à Secretaria-Geral - Seger, para inclusão do processo na pauta de sorteio, o qual foi distribuído a esta Diretoria, conforme certidão (SEI 11280293).

2.76. Em 13/5/2022, a Concessionária protocolou nos autos a Carta PRES 306/22/DE (SEI 11296025), encaminhando, em complemento à Carta PRES-183/22/DE, a ART (SEI11296030) referente à proposta para estudo e inspeção de campo para elaboração de parecer técnico de geotecnia para avaliação da susceptibilidade de novos escorregamentos.

2.77. Em 18/5/2022, esta Diretoria, por meio do Despacho (SEI11402788), restituiu os autos à Surod, solicitando a juntada nos autos da minuta de Termo Aditivo, conforme sugerido na Nota Técnica 2652/2022/GECON/SUROD/DIR, e a posterior remessa do documento à PF/ANTT para análise.

2.78. Em 19/5/2022, a Surod emitiu o Despacho (SEI11412030), remetendo os autos à Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária - Gegef e à Gecon, para conhecimento da matéria e adoção das providências subsequentes.

2.79. Nesse mesmo dia, a Gecon, por intermédio do Despacho (SEI11418359), informou à Gegef que as informações necessárias para a elaboração da minuta do Termo Aditivo estavam na Nota Técnica 2652/2022/GECON/SUROD/DIR e recomendou que, após a sua confecção, obtivesse anuência expressa da Concessionária quanto ao seu teor.

2.80. Em 20/5/2022, a Gegef emitiu a Nota Técnica 2980/2022/GECEF/SUROD/DIR (SEI 11436531), apresentando a proposta de minuta de Termo Aditivo (SEI11436098) e de Extrato (SEI 11436486). Conforme cadeia de e-mails (SEI11438810), a Concessionária recebeu a minuta do aditivo contratual e informou que, até o dia 25/5/2022, se manifestaria sobre o seu teor. Ademais, por meio do Despacho (SEI 11436698), os autos foram remetidos ao Gabinete do Diretor-Geral - Gab, que, por sua vez, remeteu dos autos à PF/ANTT, conforme Despacho (SEI 11449878) da Assad.

2.81. Em 24/5/2022, conforme consta na cadeia de e-mails contida nos documentos (SEI 11487974 e SEI11493037), a CRT se posicionou de acordo com a minuta proposta para o 6º Termo Aditivo ao Contrato, inclusive com proposta de alteração do cronograma físico-financeiro, incorporando as datas para a realização das atividades. Assim, a minuta de termo aditivo anteriormente inserida no processo foi cancelada e inserida uma nova versão (SEI 11492936).

2.82. Por fim, a PF/ANTT emitiu o Parecer 00124/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI11510167), ratificado pelo Despacho de Aprovação 00074/2022/PF-ANTT/PGF/AGU, concluindo pela possibilidade de celebração do termo aditivo, nos termos propostos na minuta de Termo Aditivo (SEI 11492936).

2.83. É o relatório.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. Conforme apresentado acima, no dia 23/2/2020, ocorreu um evento geotécnico no Dedo de Deus, próximo do Km 91,4 da BR-116/RJ, fora da faixa de domínio da rodovia. Diante disso, a CRT apresentou à ANTT parecer elaborado pelo COPPE/UFRJ, apresentando o diagnóstico, as indicações das intervenções necessárias à estabilização e classificando o ponto, utilizando a metodologia de classificação e monitoração de taludes da Rodovia, como Nível de Risco Moderado (RM). De acordo com o Parecer, contido no Anexo (SEI3735971), o ideal seria a realização de diversas intervenções fora da faixa de domínio, conforme excerto abaixo:

[...]

No local verifica-se uma cicatriz de cerca de 300 m de extensão e 150 m de largura com profundidade variável (Figura 2). Considerando uma espessura média de 2 m para o material deslocado, estima-se que o montante de solo e rocha deslocado é cerca de 150 mil toneladas. O material não atingiu a rodovia, tendo permanecido, em grande parte, entre a vegetação abaixo da cicatriz principal (Trecho 1), a rodovia dista da base deste trecho cerca de 250 m (Figura 3). Na vistoria efetuada, constataram-se ainda grandes blocos soltos na região da cicatriz (Figura 4).

Na Tabela 1 apresenta-se a avaliação do grau de risco desse ponto. Por ser um ponto distante da rodovia, o impacto foi avaliado como moderado (RM). **Visando evitar a progressão das movimentações e minimização do processo erosivo, recomenda-se a drenagem do trecho erodido.** No topo da cicatriz, no contato solo rocha, deverá ser instalado uma canaleta de drenagem. Em quatro outros níveis, canaletas espaçadas a cada 60 m, no formato de espinha de peixe. As canaletas terão cerca de 150 m de extensão cada. No eixo da cicatriz, uma escada d'água receberá as águas destas canaletas e deverá seguir até o nível da rodovia aonde desaguará em local seguro. **Os blocos soltos** de maior diâmetro deverão sofrer **desmonte** por argamassa expansiva. O material resultante do desmonte, como também os blocos de menor diâmetro observados no local, deverão ser removidos da encosta. **Lascas e saliências diversas de rocha deverão ser contidas por chumbadores, ancoragens e gigantes.** Estima-se um total de 450 grampos (barras de aço com 20 mm de diâmetro e 12 m de comprimento), 24 ancoragens (20 m de comprimento e 350 kN de carga de trabalho) e 6 gigantes (6 m de altura, seção média 0.30x0.60m).

Redes de proteção (barreiras dinâmicas com 100 m de extensão) deverão serem instaladas em três níveis, uma no nível da rodovia e duas outras encosta acima. As redes manterão distância vertical de 200 m e deverão ter capacidade de resistir a quedas de blocos de até 15 ton."

[...] (grifo acrescentado)

3.2. Ocorre que não foi possível a Concessionária realizar os referidos serviços, haja vista a área estar fora da faixa de domínio, dentro de uma área de proteção ambiental, sob a gestão do Parnaso, subordinado ao ICMBio, bem como não haver tempo hábil para a execução do referido serviço no âmbito do atual contrato de concessão.

3.3. Diante disso, após diversas tratativas, chegou-se a uma solução paliativa de se realizar, no âmbito do atual contrato, um monitoramento mais detalhado do local, com a instalação de uma câmera km 91+400 da BR-116/RJ e realização de estudo e inspeções de Campo para elaboração de Pareceres Técnicos de Geotecnia para acompanhamento e avaliação de potencial ocorrência de novos escorregamentos na encosta, denominada "Dedo de Deus".

3.4. Já no novo contrato de concessão, objeto do Edital de Licitação 1/2022, submetido a leilão no dia 20/5/2022, em que se sagrou vencedora a proponente Ecorodovias, estão previstos, como de responsabilidade do Poder Concedente, os riscos relacionados a "custos de estudos, monitorações e intervenções preventivas de estabilização no monumento geológico Dedo de Deus, que comprovadamente tenham relação direta com o Sistema Rodoviário, conforme previsto no PER, em acordo com a administração do Parque Nacional da Serra dos Órgãos e com a ANTT" (subcláusula 22.2.24), haja vista a manifestação da EPL, contida no Ofício 69/2021/DPL-EPL, no sentido de que não foram precificadas as intervenções de engenharia nos estudos da nova licitação. Além disso, contém o seguinte item no PER:

[...]

4.2.5 Relatórios de Monitoração de Terraplenos e Estruturas de Contenção

A Concessionária deverá realizar visitas de campo e levantar dados remotos sistematicamente de modo a identificar o risco associado a cada terrapleno e estrutura de contenção da Rodovia.

Os Relatórios de Monitoração deverão conter uma análise aprofundada das áreas consideradas de risco incluindo resultados de dispositivos do tipo piezômetro, inclinômetro, placas de recalque, medidores de nível de água e demais dispositivos, instalados em áreas de risco.

A geração periódica de informação deverá manter atualizado um banco de dados contendo, no mínimo:

- A monitoração geológica;
- O registro das condições funcionais das obras de contenção;
- O registro das condições estruturais das obras de contenção;
- O registro dos processos morfológicos predominantes, como erosão e acumulação;
- Os estudos de estabilidade das encostas;
- Os estudos das áreas susceptíveis a inundações;
- Os estudos de áreas susceptíveis a movimentos de massa nas vertentes;
- A definição das áreas de risco quanto à estabilidade de taludes e inundações.

[...] (grifo do original)

3.5. A Resolução 1.187/2005, que "dispõe sobre os procedimentos de execução de obras e serviços pelas concessionárias nas rodovias federais reguladas pela ANTT", estabelece, como regra geral, que o Programa de Exploração de Rodovia - PER será reavaliado a cada quinquênio (art. 20 e ss). No entanto, em casos excepcionais ou em regime de urgência, o PER poderá ser modificado a qualquer tempo, desde que mediante prévia autorização da Diretoria da ANTT, e com a realização da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro mediante revisão ordinária:

[...]

Art. 3º A concessionária executará as obras e os serviços que constarem do Programa de Exploração e que tiverem seu início autorizado pela ANTT.

Parágrafo único. Eventuais modificações no Programa de Exploração para inclusão, exclusão ou alteração de obras e serviços, em caráter excepcional ou em regime de urgência, dependem de prévia autorização da Diretoria da ANTT.

[...]

Art. 23. As repercussões econômico-financeiras serão consideradas em:

I - revisões ordinárias, realizadas anualmente na forma de regulamentação específica, nos casos de:

[...]

b) modificações no Programa de Exploração por inclusão, exclusão ou alteração de obras e serviços, autorizadas pela ANTT, em caráter excepcional ou em regime de emergência; e

[...]

3.6. Já o 5º Termo Aditivo ao Contrato PG-156/95-00 (SE5712411), que estendeu o prazo de vigência da concessão por mais 18 meses, permite a inclusão excepcional de novos investimentos no PER, mediante a celebração de Termo Aditivo, que contemplará também forma de reequilíbrio econômico-financeiro, conforme se verifica abaixo:

"4.2 Durante o período de extensão da vigência do Contrato de Concessão, a CONCESSIONÁRIA fica desonerada do cumprimento de suas obrigações em relação aos investimentos relativos à recuperação e melhoramento da rodovia sob concessão.

4.3 Caso seja reconhecida pelo PODER CONCEDENTE a imprescindibilidade de realização de investimentos em recuperação, ou melhoria no trecho concedido, eventual reequilíbrio deverá ser objeto de celebração de novo Termo Aditivo entre as Partes.

4.4 Caso seja apurada, durante a vigência deste Termo Aditivo, a existência de interesse público na realização de investimentos não previstos, a ANTT poderá, a seu critério: (i) propor que a referida obrigação seja implementada pela CONCESSIONÁRIA, assegurada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, mediante celebração de novo Termo Aditivo; ou (ii) providenciar que a referida obrigação seja realizada por Órgão ou Entidade da Administração Pública Federal, hipótese em que todos os ônus e responsabilidades relacionados ao referido investimento ficarão a cargo do PODER CONCEDENTE. 4.4.1 Na hipótese do item (ii) da subcláusula 4.4, o PODER CONCEDENTE poderá transferir à CONCESSIONÁRIA, mediante celebração de novo Termo Aditivo, a realização das obrigações de manutenção, conservação, operação e monitoração, assegurada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro.

4.5 A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nas situações das subcláusulas 4.4 e 4.4.1 será definida no Termo Aditivo a ser celebrado, conforme regulamentações vigentes da ANTT."

3.7. Com base no arcabouço regulatório e contratual, a documentação apresentada pela CRT foi analisada pela área técnica, por meio do Parecer 191/2022/CPROJ/GEENG/SUROD/DIR, que, baseado no Relatório de Análise 262/2022/CPROJ/GEENG/SUROD e no Relatório de Análise 264/2022/CPROJ/GEENG/SUROD, elaborados pelo Consórcio DCMCS, entendeu não

haver objeção quanto ao orçamento apresentado pela CRT. Ademais, a Gecon e a Surod emitiram, respectivamente, a Nota Técnica 2652/2022/GECON/SUROD/DIR e o Relatório à Diretoria 211/2022, manifestando-se favoráveis ao deferimento do pleito e, considerando a proximidade do término do prazo de vigência do contrato de concessão, optaram por realizar o reequilíbrio econômico-financeiro no processo de processo de haveres e deveres.

3.8. Ressalte-se que as manifestações técnicas foram avaliadas pela Concessionária, que, por meio da Carta PRES-284/22/DE e e-mails (SEI11487974 e SEI11493037), não viu óbice ao seguimento do pleito. Ademais, com base no art. 24, inciso X, "a", do Regimento Interno da ANTT c/c art. 15, inciso I, "a", da Portaria PF/ANTT 1/2022, a minuta do termo aditivo foi submetida ao crivo da Procuradoria Federal junto à ANTT, que proferiu o Parecer 00124/2022/PF-ANTT/PGF/AGU, no seguinte sentido:

[...]

12. Dessa forma, interessa nesse caso saber que se trata de inclusão de novas obrigações impostas à Concessionária (cuja imprescindibilidade à segurança parece bem justificada ao longo destes autos), não previstas originalmente, capaz de importar em necessário reequilíbrio da equação contratual. Para tanto, **faz-se mesmo necessária a formalização de termo aditivo** em que estejam bem descritas as novas obrigações assumidas e o custo - chancelado pela Agência - que isso representa.

13. Também vem sendo objeto de recomendação desta Procuradoria a necessidade de que se estabeleça, no aditivo, de que forma a (sic) reequilíbrio será promovido e qual deve ser o percentual devido a título de taxa interna de retorno.

14. Nesse sentido, **vê-se que a minuta de aditivo proposta atende a essas condições: (i) foram fixados marcos temporais para cumprimento das obrigações pela concessionária, (ii) foi estabelecida a TIR a ser considerada, (iii) decidiu-se por efetivar o reequilíbrio na apuração de haveres e deveres, momento em que será possível também aferir o efetivo cumprimento pela concessionária, e (iv) ali restou consignado o valor a ser considerado no cálculo do reequilíbrio.**

[...]

15. **Pelo exposto, concluímos pela possibilidade de celebração do termo aditivo nos termos propostos (SEI11492936).**

[...] (grifo acrescentado)

3.9. Dessa forma, considerando a aquiescência dos órgãos técnicos e jurídicos, bem como da Concessionária, quanto à proposta de Termo Aditivo, entendo que o processo está apto a ser apreciado pela Diretoria Colegiada.

3.10. Ressalto, por fim, que, considerando a necessidade de formalização de aditivo contratual com a Concessionária, fiz um ajuste na minuta de deliberação proposta inicialmente pela Surod, de modo que ela não tenha como objeto o deferimento do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, mas sim a autorização de celebração do instrumento contratual, no qual já existe a previsão do montante a ser reequilibrado e a forma como isso se dará, em observância à Subcláusula 4.5 do 5º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão. Além disso, fiz uma pequena alteração nas referências normativas e contratuais que permitem a celebração do Aditivo, conforme minuta (SEI 11495224).

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o exposto, considerando as manifestações técnicas e jurídicas acostadas aos autos, que passam a integrar este Voto, nos termos do art. 50, § 1º, da Lei 9.784/1999, VOTO por autorizar a celebração do 6º Termo Aditivo ao Contrato PG-156/95-00, na forma da minuta que trago anexa aos autos (SEI 11495224).

Brasília, 30 de maio de 2022.

(assinado eletronicamente)
DAVI FERREIRA GOMES BARRETO
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **DAVI FERREIRA GOMES BARRETO, Diretor**, em 30/05/2022, às 10:25, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **11282767** e o código CRC **5C73E8DB**.