



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DFQ

RELATORIA: DFQ

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 11/2024

OBJETO: Autorização para elaboração do projeto executivo e orçamento inspecionado e certificado das obras de recuperação e serviços de manutenção, conservação, monitoração e operação do referido segmento rodoviário compreendido pela "Antiga Ponte de Laguna"

ORIGEM: Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD

PROCESSO (S): 50500.074215/2021-37

PROPOSIÇÃO PRG: PARECER nº 00254/2023/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

- 1.1. Autorização para elaboração do projeto executivo e orçamento inspecionado e certificado das obras de recuperação e serviços de manutenção, conservação, monitoração e operação do referido segmento rodoviário compreendido pela "Antiga Ponte de Laguna".
- 1.2. Além disso, inclui-se no objeto o reconhecimento (i) ao direito ao reequilíbrio em favor da Concessionária pela elaboração do referido projeto executivo e orçamento; bem como (ii) que o segmento não integra atualmente o escopo do Contrato do Edital de Concessão nº 02/2019.

2. DOS FATOS

- 2.1. As discussões quanto à assunção do trecho em questão se iniciaram no Processo nº 50500.062078/2020-15, ainda durante os ajustes para a assinatura do **Termo de Arrolamento e Transferência de Bens - TATB**, provocado de início pelo Ofício nº 79107/2020/SECONT-COENGE-SC/COENGE-CAF-SC/SRE-SC (SEI nº 3808885), de 24/07/2020, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, que exara entendimento que a " *antiga Ponte de Laguna, que integrava o eixo do traçado anterior à duplicação da rodovia, faz parte de todo o dispositivo de tráfego da via lateral direita, razão pela qual entendemos que deverá constar na relação de bens a serem repassados.*"
- 2.2. Por meio da Carta VC-ADC nº 0038/2020 (SEI nº 3841879), de 31/07/2020, a Concessionária apresenta o entendimento de que a ponte sobre o canal Laranjeiras, em Laguna – SC (antiga pista principal da BR-101/SC), não pertence ao sistema rodoviário concedido. Subsidiado pela Nota Técnica
- 2.3. SEI nº 5764/2020/GEFIR/SUROD/DIR (SEI nº 4668809), de 03/12/2020, a ANTT emite o Ofício SEI nº 22693/2020/SUROD/DIR-ANTT (SEI nº 4685461), de 04/12/2020, concluindo que o trecho faz parte da concessão.
- 2.4. Em 07/08/2020, é assinado o TATB (SEI nº 3885421 - 50500.062078/2020-15), caracterizando a assunção do trecho pela Concessionária ViaCosteira, e iniciando, assim, a Fase de Trabalhos Iniciais do PER da BR-101/SC. Entretanto, o TATB não traz especificamente o trecho em discussão dentro dos bens descritos.
- 2.5. Já no âmbito do atual processo (50500.074215/2021-37), iniciado pela Concessionária mediante peticionamento da Carta VC - ADC nº 367/2021 (SEI nº 7639329), de 03/08/2021, a mesma traz novos argumentos:

*III. Do cabimento da recomposição*

*A digressão fática exposta no título anterior permite concluir que a Ponte Laguna não integrou o escopo do Contrato de Concessão da ViaCosteira, notadamente se considerar que:*

- (i) O segmento da antiga Ponte de Laguna não foi considerado no "EVTEA" e no MEF do projeto e, por consequência, os custos relacionados a essa OAE não foram considerados no cálculo da Tarifa Básica de Pedágio – sendo esse o critério norteador dos deságios ofertados na licitação pelos participantes;*
- (ii) O Contrato de Concessão e o PER sequer mencionam o nome ou as coordenadas da Ponte, tornando bastante claro que o instrumento jurídico não estabelece obrigações para a Concessionária com relação a Ponte Laguna;*
- (iii) O fato de o segmento estar sobre administração federal é indiferente para efeito de transmissão à Concessionária; a Concessionária ao assinar o Contrato de Concessão, recepcionou tão somente os segmentos viários apresentados no referido Contrato e seus Anexos, em atendimento ao princípio da vinculação ao instrumento convocatório.*

- 2.6. Ainda na Carta VC-ADC nº 367/2021, de 3/8/2021 (SEI nº 7639329), a Concessionária Catarinense de Rodovias ("Via Costeira" ou "Concessionária") encaminhou pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão alegando ter assumido novas obrigações não previstas originalmente no Contrato de Concessão.
- 2.7. Mediante o Despacho GEFIR nº 7658257, de 13/08/2021, a Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR) manifestou-se pelo indeferimento do pleito da Concessionária com a justificativa de que o assunto já foi objeto de análise, conforme a Nota Técnica nº 5764/2020/GEFIR/SUROD/DIR, de 3/12/2020 (SEI nº 4668809) na qual concluiu que a "**Ponte antiga sobre o Canal Laranjeira é parte integrante do Sistema Rodoviário e está sob responsabilidade da Concessionária Catarinense de Rodovias e por ela devem ser mantidos sem direito a reequilíbrio econômico-financeiro**".
- 2.8. Prosseguindo, por intermédio do Ofício nº 22159/2021/SUROD/DIR-ANTT, de 18/08/2021 (SEI nº 7790395), a Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD) comunicou à Concessionária acerca do indeferimento ao pleito da Concessionária visto que o estudo elaborado pelo Poder Concedente não era vinculante e que pelo caráter indicativo competia a todas as licitantes procederem os respectivo estudos para a prestação do serviço no sistema rodoviário concedido, que é definido pelo Contrato de Concessão.
- 2.9. Adiante, a GEFIR, por meio do Despacho GEFIR nº 7857068, de 24/08/2021, comunica a Coordenação de Exploração da Infraestrutura Rodoviária de Santa Catarina (Coinf/URSC) a respeito do indeferimento.
- 2.10. Na Carta VSA - ADC nº 420/2021, de 01/09/2021 (SEI nº 7954260) a Concessionária recorre ao indeferimento e argumenta que o segmento viário referente à antiga ponte de Laguna não teria sido incluído no sistema rodoviário concedido por meio do objeto do Edital de Concessão Nº 02/2019 que deu origem ao Contrato de Concessão n.º 01/2020 e apresenta pedido de reequilíbrio econômico-financeiro da concessão em conjunto com o Recurso Administrativo.
- 2.11. Por fim, a GEFIR, por intermédio da Nota Técnica SEI Nº 4996/2021/GEFIR/SUROD/DIR (SEI nº 8050529) apresenta subsídios técnicos, em face do Recurso Administrativo formulado na Carta VSA - ADC nº 420/2021 (SEI nº 7954260), com o posicionamento de **indeferimento ao pleito** de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro apresentado.
- 2.12. Após análise, a PF-ANTT emitiu o **PARECER n. 00318/2021/PF-ANTT/PGF/AGU**(SEI nº 8193737), entendendo que a **questão ainda carece de**

**maiores esclarecimentos técnicos**, encaminhando uma série de questionamentos à SUROD e SUCON. Os quais foram respondidos, conforme Despachos GEFOP SEI nº 8205217, de 15/10/2021 e GREG SEI nº 8802017, de 19/11/2021.

2.13. Ainda como forma de subsidiar os questionamentos da Procuradoria, foi emitido o Ofício SEI nº 3116/2022/DG/DIR-ANTT (SEI nº 9969789), de 17/03/2022, direcionando o seguinte questionamento à EPL:

*1) Se o trecho de 2,91 km de extensão - composto por 350 m de via local, 1.050 m de aterro, 360 m de Obra-de-Arte Especial (OAE) e 1.150 m de viário local - que segundo a concessionária não está presente no Edital de Licitação, está no todo ou em parte mencionado em algum documento contratual ou do EVTEA?*

2.14. O qual foi respondido por meio do Ofício nº 36/2022/DPL-EPL (SEI nº 10633395), de 01/04/2022, concluindo que:

*"5. Vê-se, assim, que a antiga Ponte de Laguna (que integrava os SNVs 101BSC4160 e 101BSC4170) não é mencionada e, portanto, não integra o objeto licitado no âmbito do Edital de Concessão nº 02/2019.*

*6. Por essas razões, pode-se afirmar que a antiga Ponte de Laguna, compreendida no trecho de 2,91 km de extensão, composto por 350 m de via local, 1.050 m de aterro, 360 m de Obra de Arte Especial (OAE) e 1.150 m de viário local não está, no todo ou em parte, mencionado em qualquer documento contratual ou no EVTEA, não integrando, portanto, o objeto licitado no âmbito do Edital de Concessão nº 02/2019." (grifo adicionado)*

2.15. Após fornecimento de informações das áreas requeridas, foi cancelada a distribuição do processo e solicitada nova análise da SUROD, considerando todos os novos fatos reunidos, conforme Despacho DG nº 9972834, de 12/05/2022.

2.16. A Gerência de Gestão de Investimentos Rodoviários - GEGIR, mediante reanálise do Parecer nº 7/2023/COGIN/GEGIR/SUROD/DIR (SEI nº 17190376), de 06/08/2023, concluiu pelo **deferimento do pleito**, nos seguintes termos:

#### **"VIII. CONCLUSÃO**

*168. Inicialmente, esta Gerência reconhece o pleito de reequilíbrio econômico-financeiro pelo arrolamento, custos e encargos adicionais apresentado pela Concessionária ViaCosteira, pois foi apresentado por seus representantes legais e foi devidamente motivada e fundamentada tecnicamente, bem como respeitou os ditames legais, contratuais e regulamentares.*

*169. Da mesma forma, reconhecemos a pertinência do pleito do DNIT para incorporação do segmento rodoviário que compreende a antiga Ponte de Laguna no escopo da concessão da BR-101/SC.*

*170. Ressalta-se, ainda, que esta análise se baseou na veracidade das fontes utilizadas pela Concessionária, e demais partes relacionadas a lide, nos termos das correspondências e demais documentos juntado aos autos.*

*171. Diante do exposto, temos que a demora da Agência no arrolamento e transferência do trecho rodoviário e na promoção do reequilíbrio, que coloca em risco a infraestrutura e operação rodoviária, acaba por descumprir o princípio da celeridade processual (art. 5º, LXXVIII, da Constituição Federal), o qual determina à Administração a celeridade na tramitação dos processos para a duração razoável do processo administrativo, bem como o princípio da eficiência (caput do art. 37, da Constituição Federal), que exige, no mínimo, que a Administração chegue, com celeridade, a uma decisão conclusiva.*

*172. Nesta senda, após análise pormenorizada acerca da forma de inclusão do segmento rodoviário da antiga Ponte de Laguna no PER, considerando que está motivado, fundamentado e justificado a necessidade da proposta apresentada pela Concessionária e DNIT com base no histórico processual, é possível esta Gerência propor a alteração contratual via Revisão Extraordinária, haja vista os princípios da Administração Pública que norteiam as atividades desta Agência, como da finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, eficiência e da indisponibilidade do interesse público (art. 37, caput, da Constituição Federal/1988; art. 20, II, "b", da Lei nº 10.233/2001; art. 2º da Lei nº 9.784/1999; art. 2º, II, "b" do Decreto nº 4.130/2002).*

*173. Não obstante a isso, ficam estabelecidas as seguintes premissas a serem seguidas pela Concessionária ViaCosteira:*

*- Os investimentos serão definidos tendo como base o escopo mínimo de intervenções necessárias para o restabelecimento e manutenção da integridade da estrutura e acessos;*

*- No que tange a frente operacional, os serviços mínimos a serem disponibilizados deverão ser consensuados junto à COROD/GEFOP;*

*- A Concessionária é a responsável para realizar as tratativas cabíveis junto à Municipalidade e Ferrovia Teresa Cristina S/A no que tange ao perfeita definição das responsabilidades que cabem a cada um dos atores envolvidos;*

*- O projeto e orçamento dos serviços necessários para o atendimento dos parâmetros mínimos deverão ser validados previamente pela GEENG.*

*174. Neste sentido, será enviado os autos à Concessionária ViaCosteira para manifestação e de acordo, e, posteriormente, para avaliação da GEFOP, por competência estabelecida no art. 25 da [Resolução ANTT nº 5.977/2022](#), para prosseguimento dos demais trâmites para firmar o Termo Aditivo ao TATB.*

*175. Na sequência, será enviado os autos à Procuradoria, tendo em vista a necessidade de análise jurídica prévia da proposta de Minuta de Deliberação SEI nº 18087167 a ser submetida à Diretoria desta Agência, conforme preconiza a [Instrução Normativa ANTT nº 12/2022](#).*

*176. Ademais, será encaminhado dos autos à Diretoria da ANTT, para conhecimento e deliberação acerca do mérito do pleito de reequilíbrio e da proposta esta GEGIR de transferência e arrolamento das obras no [Contrato do Edital de Concessão nº 02/2019](#), objetivando subsidiar a celebração do Termo Aditivo ao Termo de Arrolamento e Transferência de Bens - TATB e Termo Aditivo ao [Contrato do Edital de Concessão nº 02/2019](#), relativo à transferência e arrolamento de bens do segmento rodoviário que compreende a antiga Ponte de Laguna no escopo da concessão da BR-101/SC.*

*177. Por fim, recomenda-se que este Parecer seja encaminhado à SUROD para formação de subsídio e posterior encaminhamento à Diretoria Colegiada da ANTT para tomada de decisão final quanto ao pleito em questão."*

2.17. Em atendimento ao art. 39 da Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2022, o Superintendente emitiu o Relatório à Diretoria nº 495/2023 em 26 de novembro de 2023 (SEI nº 19112550), propondo à Diretoria Colegiada deliberação acerca "do mérito do pleito de reequilíbrio e da proposta de transferência e arrolamento das obras no [Contrato do Edital de Concessão nº 02/2019](#), objetivando subsidiar a celebração do Termo Aditivo ao Termo de Arrolamento e Transferência de Bens - TATB e Termo Aditivo ao [Contrato do Edital de Concessão nº 02/2019](#), relativo à transferência e arrolamento de bens do segmento rodoviário que compreende a antiga Ponte de Laguna no escopo da concessão da BR-101/SC".

2.18. Em 29 de setembro de 2023, conforme Certidão de Distribuição REDIR-SEGER (SEI nº 19227930), os autos foram distribuídos, mediante sorteio, a esta Diretoria para análise e proposição em reunião da Diretoria Colegiada.

2.19. Em 9 de outubro de 2023, por meio da Carta VC-ADC nº 629/2023, a Concessionária solicitou "15 dias para encaminhamento da minuta do Termo Aditivo".

2.20. Após discussões acerca da delimitação do escopo da deliberação, foi feita diligência pelo gabinete deste Diretor, por meio do Despacho 21480501, para que a SUROD incluísse o Termo Aditivo no processo, para viabilizar a deliberação da Diretoria Colegiada.

2.21. Em resposta, foi encaminhada pela SUROD (SEI nº 21853262), em 20/02/2024, embasado em Despacho COGIP 21774729:

*"(...) esclarecemos que para definir com exatidão os serviços e obras que serão necessários a serem incorporados no Programa de Exploração de Rodovia - PER da BR-101/SC, se faz necessário que a Concessionária CCR ViaCosteira elabore previamente o projeto executivo e orçamento analítico.*

*Além disso, temos que, para se firmar o Termo Aditivo ao Contrato do Edital de Concessão nº 02/2019, se faz necessário que a ANTT defina previamente o valor final com base em orçamento e projeto executivo aceito.*

*Assim, temos que, primeiramente, esta Agência deve solicitar a elaboração do projeto executivo, para que possamos definir os serviços que serão objetos de alteração contratual e os valores que serão objetos de reequilíbrio econômico-financeiro da tarifa pedágio.*

*Apenas para esclarecimento sobre o valor final, no presente caso, tendo em vista que o aceite final do projeto executivo e orçamento poderá demandar tempo considerável de tratativas entre a Concessionária ViaCosteira e a Gerência de Engenharia Rodoviária - GEENG, algo que certamente se configurará como caminho crítico, considerando que o prazo para o aceite do orçamento normalmente se mostra incompatível com a necessidade urgente de assunção rápida do segmento viário pela Concessionária CCR ViaCosteira, será avaliado e recomendando oportunamente por esta GEGIR a consideração de valor estimado preliminar para constar no Termo Aditivo, com previsão de ajuste futuro."*

2.22. Além disso, foi encaminhada nova Minuta de Deliberação (SEI 21774365), ajustando os termos daquela inserida

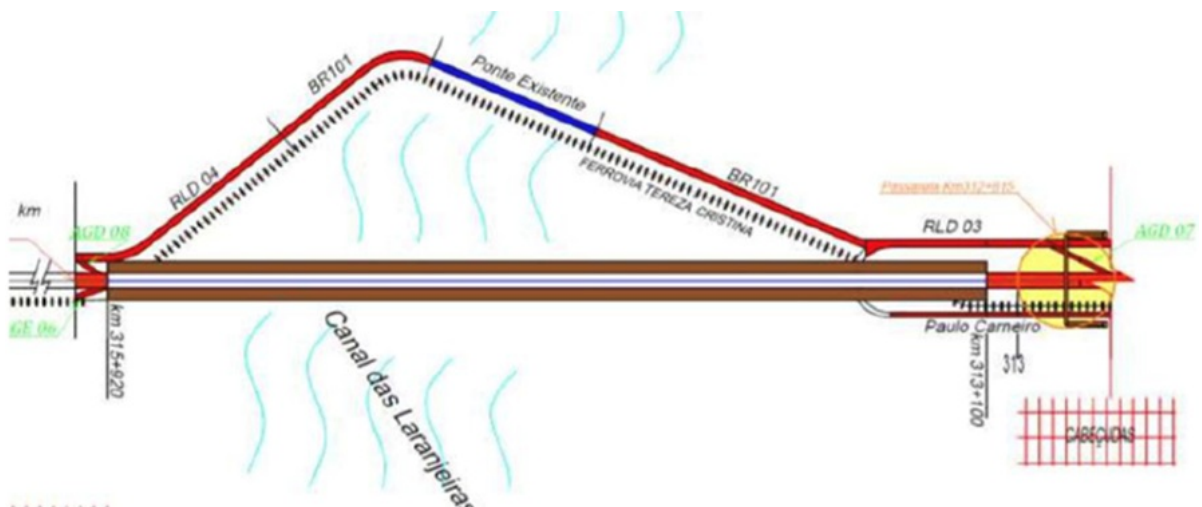
anteriormente (SEI 19091585), junto com o Relatório à Diretoria.

### 3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. A questão central da discussão trazida pelo presente processo é a definição dos limites do objeto do contrato de concessão, em especial a inclusão ou não da antiga ponte de Laguna neste objeto (ou Ponte “Cabeçuda”, como é conhecida).

3.2. Primeiramente, cabe caracterizar bem a problemática: trata-se de imbróglcio criado a partir de lacuna interpretativa dos documentos contratuais, os quais não foram claros o suficiente sobre o limite exato do objeto contratual. Isso acarretou conflito entre a ANTT, Concessionária e DNIT com relação a um dos primeiros atos jurídicos da Concessão, quando da assinatura do **Termo de Arrolamento e Transferência de Bens – TATB**, documento necessário para a assunção do trecho pela parte privada.

3.3. O trecho em questão, da antiga Ponte de Laguna (ou Ponte “Cabeçuda”), é um trecho rodo-ferroviário [1], composto de **2,91 km de extensão** – sendo 350 m de via local, 1.050 m de aterro, 360 m de Obra-de-Arte Especial (OAE) e 1.150 m de viário local, conforme demonstrado na figura abaixo:



3.4. Não há necessidade de repisar as minúcias dos argumentos em favor e contrários à delimitação, entretanto é importante destacar aspectos bem explorados pelo PARECER Nº 7/2023/COGIN/GEGR/SUROD/DIR (SEI nº 17190376), o qual consolida a mudança de entendimento até então manifestada pela unidade técnica.

3.5. O referido Parecer discorre sobre a motivação e mérito contratual; Arrolamento e Transferência de Bens; inclusão, alteração, revisão e Termo Aditivo ao Contrato de Concessão; Reequilíbrio Econômico-Financeiro da Tarifa Básica de Pedágio - TBP.

3.6. Em relação ao relato da **Motivação** feita por meio do referido Parecer, que discorre em detalhes as lacunas de entendimento que havia entre Concessionária, DNIT e ANTT à época, entendo ser importante o registro da manifestação de intenção do formulador da Política Pública, em 01/12/2020, de que o trecho deve ser alocado para a Concessionária, conforme Ofício nº 2588/2020/SNTT (SEI nº 4662136):

*“2. Considerando que a Antiga Ponte de Laguna integra o sistema de tráfego acesso à Ponte Anita Garibaldi, que faz parte do novo traçado da BR-101/SC, este Ministério corrobora com o entendimento do DNIT de que, tanto a Antiga Ponte de Laguna como seus acessos, devem fazer parte dos bens a serem mantidos pela atual Concessionária deste trecho da BR-101/SC.*

*3. Reforça o entendimento o fato de a ponte não ter sido desafetada e transferida ao município. De acordo com o OFÍCIO Nº 138466/2020/SEAC/GAB - DG/DNI SEDE (SEI nº 3450048), o DNIT informa que, após a construção da nova Ponte Anita Garibaldi, houve a alteração do traçado do eixo principal da rodovia BR-101/SC no Sistema Nacional de Viação – SNV. No entanto, antiga ponte (traçado antigo da rodovia) permaneceu sob administração Federal, sendo uma via marginal do eixo principal.*

*4. Solicitamos que essa Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT tome as providências cabíveis para a inserção dos bens supramencionados no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens da Concessão”*

*(grifo adicionado)*

3.7. Portanto, entendo que a intenção do formulador da Política Pública sempre foi de que o trecho integrasse o objeto do Contrato de Concessão nº 02/2019, emergindo o imbróglcio pelo não reflexo dessa diretriz no EVTEA que embasou o Contrato. Algo que se depreende do Ofício nº 36/2022/DPL-EPL (SEI

nº 10633395), de 01/04/2022, oriundo do estruturador do projeto, a Empresa de Planejamento Logístico – EPL (atualmente sucedida pela INFRA SA):

*“5. Vê-se, assim, que a antiga Ponte de Laguna (que integrava os SNVs 101BSC4160 e 101BSC4170) não é mencionada e, portanto, não integra o objeto licitado no âmbito do Edital de Concessão nº 02/2019.*

*6. Por essas razões, pode-se afirmar que a antiga Ponte de Laguna, compreendida no trecho de 2,91 km de extensão, composto por 350 m de via local, 1.050 m de aterro, 360 m de Obra de Arte Especial (OAE) e 1.150 m de viário local não está, no todo ou em parte, mencionado em qualquer documento contratual ou no EVTEA, não integrando, portanto, o objeto licitado no âmbito do Edital de Concessão nº 02/2019.”*

*(grifo adicionado)*

3.8. No que tange ao **Mérito**, o referido Parecer se concentra em destrinchar o entendimento sobre o pertencimento, ou não, da Antiga Ponte de Laguna na faixa de domínio do contrato de concessão. Conforme consta do Parecer, houve discussão acerca da hipótese do referido trecho ser uma **via marginal** do tronco principal da BR-101/SC, algo que precisaria subentendê-lo como dentro da faixa de domínio estabelecida em Contrato.

*48. Mesmo a definição de via marginal trazida no Glossário de Termos Técnicos Rodoviários do DNER não parece guardar compatibilidade com as características físicas e funcionais da Ponte de Laguna.*

*49. No entanto, parece estar aderente a definição de variante, sobretudo no que tange as características funcionais. Vejamos:*

*‘MARGINAL 1) Via pública contígua e geralmente paralela a uma via expressa ou de trânsito direto, que serve para coletar, interceptar e distribuir o trânsito que deseja atravessar, entrar ou deixar a via principal, podendo também permitir o acesso a propriedades, que de outro modo estariam isoladas, em função de controle dos acessos.*

*2) Estrada à margem de um acidente geográfico importante.*

*Ex.: Marginal da Selva*

*[...]*

*VARIANTE Trecho de uma estrada que se afasta da via principal, retornando adiante novamente, e que tem por finalidade não interromper o trânsito na via principal, quando esta não está podendo ser utilizada. (Grifo nosso)’*

*(...).*

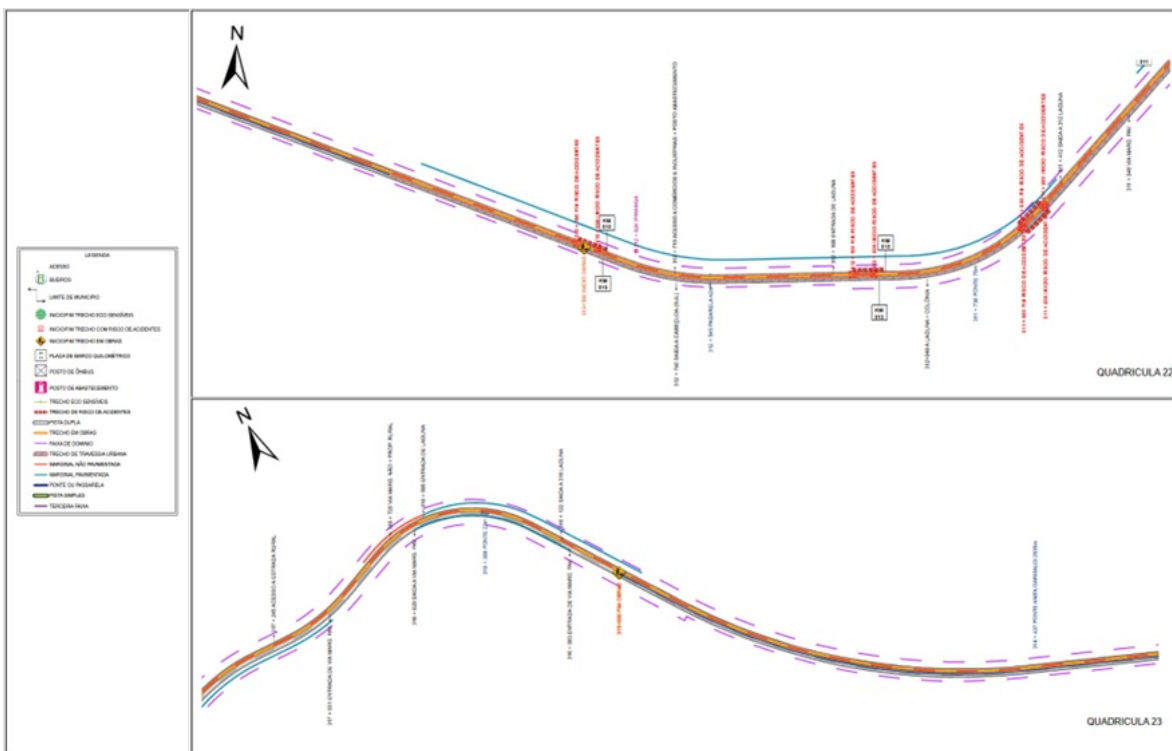
*51. Para tanto seria necessário estar aflorante outra importante variável, qual seja este elemento integrar a faixa de domínio estabelecida em Contrato, cujo eixo passa pela nova Ponte Anta Garibaldi.*

*52. O Apêndice A - Detalhamento do Sistema Rodoviário do PER cita como parte integrante do sistema rodoviário a Ponte Anita Garibaldi, entre o km 313,00 e o km 316,10, com extensão de 3,10 km, sem, no entanto, fazer qualquer menção a Ponte de Laguna (...).”*

*(grifo adicionado)*

3.9. Além disso, o referido parecer reforça esse entendimento, de não inclusão da Antiga Ponte de Laguna na faixa de domínio, através dos diagramas unifilares contidos no EVTEA.

*“60. Do Unifilar é possível concluirmos, mais uma vez, que não há variação acentuada com relação a delimitação da faixa de domínio, assim como que não existe qualquer menção a antiga Ponte de Laguna, ao menos nos limites territoriais estabelecidos para a faixa de domínio. Destarte que na quadricula 22 há indicação de via marginal que parece dar acesso ao aterro que antecede a antiga Ponte de Laguna, no entanto, em sua grande maioria fora dos limites da faixa de domínio”*  
*(grifo adicionado)*



3.10. Em relação ao termo de arrolamento assinado entre DNIT e Concessionária, o referido Parecer constata que

*“(...) enquanto a ponte Anita Garibaldi esta perfeitamente listada na TATB, a Ponte de Laguna não está citada no TATB.”*

*(grifo adicionado)*

3.11. Dos subsídios técnicos inseridos no processo, depreendo que está pacificado pela SUROD, unidade técnica responsável pela análise, o entendimento que a Antiga Ponte de Laguna:

- (i) Não está inserida no objeto do Contrato de Concessão;
- (ii) Não está arrolada à Concessionária (não consta do TATB);

3.12. Por fim, nos aspectos técnicos do processo, é louvável o esforço demonstrado no Parecer nº 7/2023/COGIN/GEGIR/SUROD/DIR



(SEI nº 17190376) em analisar “cenários”, muito semelhante à análise de impacto regulatório simplificada. Os principais quadros extraídos dessa análise são:

ALTERNATIVA	CENÁRIOS		IMPACTO			RISCO
	CHECK-LIST - OPÇÕES		FATOR	AVALIAÇÃO	COMENTÁRIO	
	MANter A OBRIGAÇÃO	REEQUILIBRAR				
1	NÃO	NÃO	SEGURANÇA	✗ NEGATIVO	Não se pode assegurar que outro ente faria as obras necessárias para manutenção da segurança operacional do trecho e estrutural da OAE.	Considerando possível deficiência na manutenção da OAE e do segmento podem ser agravadas as patologias já existentes, comprometendo a segurança estrutural, trazendo risco à operação em caso de necessidade de desvio de tráfego da ponte Anita Garibaldi.
			OPERACIONAL	— REGULAR	O trecho seguiria sendo utilizado como rota alternativa à ponte Anita Garibaldi, entretanto, sem garantia quanto à segurança estrutural da OAE devido à possíveis deficiências na manutenção.	
			TARIFA	✓ POSITIVO	Não entraria em revisão extraordinária e, por consequência, a tarifa não seria corrigida.	
			EQUILÍBRIO	✓ POSITIVO	Não geraria impacto econômico-financeiro ao contrato da concessão.	
2	SIM	NÃO	SEGURANÇA	✓ POSITIVO	Assegura que serão realizadas as obras de recuperação e manutenção.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Os gastos em obras e manutenção gerariam impactos financeiros negativos ao Contrato de Concessão podendo implicar na qualidade e/ou continuidade da prestação dos serviços a serem realizados no trecho.</li> <li>Risco real de judicialização requerendo indenização dos valores gastos além do reequilíbrio econômico-financeiro.</li> <li>O reequilíbrio extemporâneo implica em menos tempo de contrato para a distribuição dos valores devidos, ocasionando salto abrupto no valor da tarifa.</li> </ul>
			OPERACIONAL	✓ POSITIVO	Seguiria sendo utilizada como rota alternativa à ponte Anita Garibaldi, com a segurança necessária devido as intervenções e monitoração realizadas.	
			TARIFA	✓ POSITIVO	Não entraria em revisão extraordinária e, por consequência, a tarifa não seria corrigida.	
			EQUILÍBRIO	✗ NEGATIVO	Geraria aumento dos encargos atribuídos à Concessionária, podendo comprometer a continuidade da prestação do contrato e risco de judicialização.	
3	SIM	SIM	SEGURANÇA	✓ POSITIVO	Assegura que serão realizadas as obras de recuperação e manutenção.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Acréscimo de tarifa mais suave devido ao escalonamento em todo o período ainda restante do Contrato de Concessão.</li> <li>Afastamento no risco de judicialização.</li> <li>Garantia da plena integridade estrutural e funcional do segmento.</li> <li>Rota alternativa sempre disponível em condições adequadas.</li> <li>Diminuição de desconforto aos usuários durante as intervenções obrigatória na ponte Anita Garibaldi.</li> </ul>
			OPERACIONAL	✓ POSITIVO	Seguiria sendo utilizada como rota alternativa à ponte Anita Garibaldi, com a segurança necessária devido as intervenções e monitoração realizadas na estrutura.	
			TARIFA	✗ NEGATIVO	Realizada processo de revisão extraordinária, com reflexo na tarifa.	
			EQUILÍBRIO	✓ POSITIVO	Garantiria a saúde econômico-financeira do Contrato de Concessão, permitindo a continuidade dos serviços / sem risco de judicialização.	

RANKING	CENÁRIOS
1º LUGAR	Manter a obrigação da Concessionária com o restabelecimento do reequilíbrio econômico financeiro
2º LUGAR	Manter a obrigação da Concessionária, de forma unilateral, sem o reequilíbrio econômico financeiro
3º LUGAR	Desobrigar a Concessionária da operação do trecho, oficiando o DNIT para que retome as intervenções necessárias ou promova a assunção deste elemento pelo município

3.13. Como pode ser visto, fazendo uso de dimensões de segurança, operacionais, tarifários e de equilíbrio econômico-financeiro, a conclusão da unidade técnica é que a melhor opção regulatória seria por “Manter a obrigação da Concessionária com o restabelecimento do reequilíbrio econômico financeiro”.

3.14. Considerando o acima exposto, para que futuramente seja realizada a inclusão desse trecho no escopo do Contrato de Concessão, um caminho processual ainda deverá ser percorrido, conforme explicou nos autos o despacho COGIP (SEI 21774729). Nesse rito, o primeiro passo se inicia com a Deliberação objeto do presente Voto pela Diretoria Colegiada

ORDEM	ASSUNTO	PROCESSO	REQUISITO
1º	Projeto Executivo e Orçamento Inspeccionado	A ser instaurado	Deliberação autorizando a elaboração do projeto executivo e orçamento inspeccionado
2º	Termo Aditivo ao Contrato de Concessão	<a href="#">50500.322916/2023-50</a>	Reconhecimento de mérito do pleito e definição dos serviços e valores após apresentação e avaliação prévia do projeto executivo e orçamento inspeccionado
3º	Termo Aditivo ao Termo de Arrolamento e Transferência de Bens - TATB	<a href="#">50500.062078/2020-15</a>	Formalização de termo aditivo ao contrato incluindo as novas obrigações
4º	Revisão Extraordinária - Reequilíbrio Econômico-Financeiro da Tarifa de Pedágio	A ser instaurado	Aceite final do valor do orçamento do projeto executivo inspeccionado

3.15. Uma vez que, ao fim do processo, a inclusão do trecho resultará na inclusão de obrigações contratuais (principalmente conservação, recuperação e operação) no escopo do Contrato, torna-se importante destacar o previsto nos regulamentos sobre o tema, em especial no RCR 2 (Res. 6.000/2022):

“Art. 46. A inclusão ou alteração de obra ou serviço no contrato de concessão poderá ser promovida mediante deliberação da Diretoria em termo aditivo contratual, cujos efeitos tarifários serão incorporados por meio da revisão extraordinária ou quinzenal, nos termos da terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, com base em projeto executivo aceito.”

3.16. Entretanto, entendimento semelhante emerge do TCU, no Acórdão nº 2934/2019-TCU/Plenário, que tratou da inclusão de obras no contrato da Concebra, e determinou:

“9.3.5. abstenha-se de aprovar a inclusão de novos investimentos, de forma condicionada, nos contratos de concessão de rodovias federais, promovendo a inclusão, tão-somente depois que todas as etapas necessárias para a tomada de decisão tenham sido cumpridas e todos os impactos financeiros tenham sido completamente valorados e negociados, em atendimento à Resolução-ANTT 1.187/2005 e ao princípio da motivação dos atos administrativos (art. 2º, da Lei 9.784/1999)”

3.17. Assim, previamente à deliberação para inclusão do segmento e, por consequência, do adicional de serviços e obras que ele trará para as obrigações da Concessionária, cabe quantificar minimamente seu impacto financeiro e tarifário.

3.18. Cabendo, nesse momento, autorizar a Concessionária a elaborar os referidos projetos executivos e orçamento, bem como assegurar seu reequilíbrio por isso. Além disso, considerando que o presente processo dispõe sobre obras e serviços que provavelmente ultrapassam R\$ 20 milhões, cabe à Diretoria Colegiada fazer essa autorização, conforme art. 44 do RCR 2.

“Art. 44. Para inclusão ou alteração de obras e serviços no contrato de concessão, a concessionária deverá apresentar inicialmente projeto funcional, mediante solicitação da Superintendência competente ou por sua própria iniciativa.”

§ 1º A Superintendência competente analisará o projeto funcional, podendo:

(...)

IV - autorizar a elaboração de projeto executivo para obra ou serviço com preço de venda de até **R\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais)**, a preços correntes; e

(...)"

(grifo adicionado)

3.19. Ademais, para pacificar em nível da Diretoria Colegiada o entendimento da ANTT e permitir que a unidade técnica trabalhe nos próximos passos, insiro para Deliberação o reconhecimento que o segmento compreendido pela Antiga Ponte de Laguna, de **2,91 km de extensão**, composto por 350 m de via local, 1.050 m de aterro, 360 m de Obra-de-Arte Especial (OAE) e 1.150 m de viário local; não integra o atual objeto do contrato de Concessão.

3.20. Por fim, reforço que a atual deliberação não traz qualquer direito sobre a inclusão desse segmento pela Concessionária, algo que só será concluído quando os valores de reequilíbrio estiverem levantados pela unidade técnica, e instruídos quando da deliberação do termo aditivo.

[1] Segmento da Ferrovia Tereza Cristina está inserido paralelamente ao mesmo trecho em questão.

#### 4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o exposto, considerando as manifestações técnicas contidas nos autos, **VOTO** por:

- a) Reconhecer que o segmento rodoviário que compreende a "Antiga Ponte de Laguna" não compreende o escopo do sistema rodoviário BR-101/SC do Contrato do Edital de Concessão nº 02/2019;
- b) Autorizar à Concessionária Catarinense de Rodovias S.A. elaborar e apresentar à ANTT o projeto executivo e orçamento inspecionado e certificado das obras de recuperação e serviços de manutenção, conservação, monitoração e operação do referido segmento rodoviário;
- c) Assegurar à Concessionária Catarinense de Rodovias S.A. a correspondente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da tarifa de pedágio, via processo de revisão extraordinária do Contrato do Edital de Concessão nº 02/2019, sobre os custos com a elaboração do projeto executivo e orçamento inspecionado das obras e serviços em questão, após o aceite pela unidade organizacional competente da ANTT.

Brasília, na data da sua assinatura.

**FELIPE FERNANDES QUEIROZ**

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **FELIPE FERNANDES QUEIROZ, Diretor**, em 26/02/2024, às 15:28, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



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](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **21983896** e o código CRC **AD64B5E3**.

Referência: Processo nº 50500.074215/2021-37

SEI nº 21983896

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

CEP 70200-003 Brasília/DF - [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br)