



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DFQ

RELATORIA: DFQ

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 62/2025

OBJETO: 16º Termo Aditivo ao Contrato do Edital de Concessão nº 003/2013 - Pleito de Padronização dos Parâmetros Operacionais do Programa de Exploração da Rodovia (PER), anexo ao Contrato do Edital de Concessão nº 003/2013, formalizado com a Concessionária Nova Rota do Oeste S.A. – CNRO, a fim de adotar aos Parâmetros Operacionais de 5ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais (PROCROFE).

ORIGEM: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA (SUROD)

PROCESSO (S): 50500.009942/2025-57

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: Parecer nº 00015/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 29282718)

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO da DIRETORIA COLEGIADA 16º Termo Aditivo ao Contrato do Edital de Concessão nº 003/2013 - Pleito de Padronização dos Parâmetros Operacionais do Programa de Exploração da Rodovia (PER), anexo ao Contrato do Edital de Concessão nº 003/2013 a fim de adotar aos Parâmetros Operacionais de 5ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais (PROCROFE).

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Proposta de **TERMO ADITIVO** SEI nº 32521075, a ser celebrado entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a Concessionária Nova Rota do Oeste S.A. – CNRO, com o objetivo de Padronização dos Parâmetros Operacionais do [Programa de Exploração da Rodovia](#) anexo ao [Contrato do Edital de Concessão nº 00132013](#) a fim de adotar aos Parâmetros Operacionais de 5ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais (PROCROFE).

1.2.

2. DOS FATOS

2.1. Em 12 de março de 2014, foi celebrado o Contrato do Edital de Concessão nº 003/2023, referente à BR-163/MT e MT-407.

2.2. No período de 23 a 26 de abril de 2024, foram realizadas três reuniões participativas abertas no Estado do Mato Grosso, para o Levantamento de Necessidades sendo o pano de fundo para o pleito relativo à padronização dos Parâmetros Operacionais da Concessionária, e em decorrências dessas reuniões, foi elaborada a Nota Técnica SEI nº 4888/2024/GEGIR/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 24173946), no âmbito do Processo SEI nº 50500.146666/2024-26, consolidando 49 pleitos para análise de mérito.

2.3. É importante destacar que, com a entrada em vigência da [Resolução ANTT nº 6.032/2023](#), o processo de levantamento de necessidades passou a configurar-se como uma etapa independente e antecedente aos processos de revisão ordinária, extraordinária e quinquenal, bem como aos processos de termo aditivo, termo de ajustamento de conduta ou qualquer outro procedimento de alteração e/ou otimização contratual.

2.4. Ainda, tendo por referência a [Resolução ANTT nº 6.032/2023](#), em seu Art. 156, informa que o volume de investimentos passível de inclusão contratual na Revisão Quinquenal depende da classe da concessionária. Com a edição da [Resolução ANTT nº 6.053/2024](#), em 31 de outubro de 2024, o art. 101 estabelece que, até a classificação oficial, todas as concessionárias devem ser tratadas como pertencentes à classe B. Assim, Concessionária Nova Rota do Oeste (CNRO) foi submetida a esse enquadramento para fins regulatórios.

2.5. Considerando que não há limitação de valor para inclusão de investimentos nos contratos de concessão classificados como classe B, a Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD), por meio da Gerência de Gestão de Investimentos Rodoviários (GEGIR), entendeu que não se fazia necessária a priorização de obras e serviços no âmbito desta Revisão Quinquenal, uma vez que todos os investimentos considerados aptos seriam incluídos na proposta preliminar.

2.6. No Processo 50500.018322/2024-28, é apresentada a Proposta Preliminar de Revisão Quinquenal SEI nº 26930912, da Concessionária Nova Rota do Oeste (CNRO) que contemplou 8 (oito) novos investimentos e 1 proposta de alteração de parâmetro, totalizando aproximadamente R\$ 2.167.892.899,61 em custos, com data-base de outubro de 2024. Os valores apresentados foram fornecidos pela Concessionária e ainda precisam passar por uma análise mais detalhada, especialmente em relação aos custos e impacto tarifário, que será feita quando os projetos executivos forem apresentados. O impacto tarifário estimado preliminarmente é da ordem de R\$ 1,11903 por 100 km, mas esse valor não inclui a proposta de alteração dos parâmetros de desempenho do pavimento, que requer um estudo técnico específico.

2.7. Conforme disposto pela [Resolução ANTT nº 6.032/2023](#), foi realizada Audiência Pública, da qual resultaram seis contribuições. Todas foram devidamente analisadas e incorporadas no Relatório Final da Audiência Pública nº 3 (SEI nº 28896330), que apresenta as sugestões recebidas e os ajustes promovidos na proposta em razão dessas manifestações.

2.8. Ressalto o entendimento da Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT), exarado no Parecer nº 00022/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 29333219), que concluiu pela viabilidade jurídica da incorporação dos novos parâmetros operacionais e de desempenho de pavimento, alinhados aos contratos da 5ª Etapa do PROCROFE. A manifestação reforça que esse tipo de atualização constitui justamente o objeto das revisões quinquenais, voltadas à modernização contratual com base na experiência acumulada pela Agência, a saber:

"2.2 Dos parâmetros operacionais

27. Sem prejuízo dessa constatação, cumpre-nos acrescer considerações acerca da pretensão de alteração, neste ambiente de revisão quinquenal, dos parâmetros operacionais exigidos no Contrato. Conforme recentemente reiterado, a Concessionária pleiteou que seu contrato passasse a refletir as mesmas exigências constantes dos editais mais recentes publicados pela ANTT, na chamada 5ª Etapa do Programa de Concessões das Rodovias Federais - PROCROFE.

28. Reforçamos aqui o defendemos no **PARECER n. 00015/2025/PF-ANTT/PGF/AGU**.

29. Isso porque as questões que envolvem os parâmetros operacionais exigidos das concessionárias são tema em relação ao qual esta Procuradoria tem sido, há algum tempo, provocada a se manifestar em mais de uma oportunidade. Também recentemente, nos autos do processo 50500.053610/2024-29, ao proferir seu despacho de aprovação (**DESPACHO n. 16683/2024/PF-ANTT/PGF/AGU**), o Procurador-Geral da PF-ANTT enfrentou a necessidade de reavaliação dos mecanismos regulatórios adotados nos contratos de concessão rodoviária das etapas iniciais do PROCROFE. **A análise parte da constatação de que o modelo vigente, baseado na verificação individual de ocorrências e na exigência de atendimento dentro do prazo máximo em 100% dos casos, gerou altos custos administrativos e dificuldades práticas para concessionárias e para a ANTT, para além de revelado limitações ao desconsiderar fatores externos que inviabilizam o cumprimento integral das obrigações contratuais.**

30. Naquele Despacho foi destacada a evolução observada nos contratos mais recentes do PROCROFE, que adotaram um modelo de controle mais flexível e eficiente. A nova metodologia estabelece metas de 90% de atendimentos dentro do prazo máximo e parâmetros médios para os 10% restantes, reconhecendo estatisticamente a inevitabilidade de eventos excepcionais. Conclui-se que este modelo acaba por reduzir custos de transação e simplifica a fiscalização, sem comprometer a qualidade do serviço prestado aos usuários.

(...)

33. Coerentemente a essa linha de raciocínio é que nos parece ser esse o momento para que se incorpore neste Contrato novos parâmetros operacionais nos mesmos moldes trazidos nos contratos mais recentes. Isso porque, além da importância de uma padronização com a qual também concorda a Concessionária, apoiamo-nos na pressuposição de que tais parâmetros e

exigências representam um aprimoramento metodológico baseado no aprendizado acumulado pela Agência na gestão de concessões, refletindo um maior alinhamento às necessidades operacionais mais atuais e à eficiência regulatória.

34. A incorporação dos parâmetros operacionais mais modernos, já adotados pela ANTT nos contratos de 4ª e 5ª etapas do PROCROFE, representa justamente o tipo de modernização contratual que as revisões quinquenais visam proporcionar. Com efeito, a atualização tecnológica e metodológica constitui função precípua do instrumento revisional, permitindo que contratos mais antigos possam se beneficiar dos aprimoramentos desenvolvidos pela Agência ao longo do programa de concessões.

35. O fato de a matéria não ter sido analisada tempestivamente pela SUOD, em razão do momento processual em que foi suscitada, não constitui óbice à sua aprovação pela Diretoria Colegiada. Ao contrário, mostra-se juridicamente adequado que o colegiado aprove a alteração dos parâmetros operacionais, condicionando sua implementação à posterior análise técnica pela Superintendência, previamente à assinatura do termo aditivo que os incorporará, de fato, ao contrato.

36. Considerando que tais parâmetros representam o padrão atual adotado pela ANTT de forma linear nos contratos de concessão mais recentes, a análise técnica pela SUOD pode ser simplificada, limitando-se a identificar eventuais peculiaridades ou circunstâncias excepcionais que possam obstar sua aplicação a esta concessão específica. O fato de a própria concessionária ter manifestado interesse na modernização sugere sua capacidade técnica e operacional para implementação dos novos parâmetros, o que deve ser considerado na análise. De toda sorte, é preciso salvaguardar a possibilidade de que a SUOD, em havendo impedimento ou obstáculo a sua efetiva incorporação no contrato, possa se manifestar." (Grifou-se).

2.9. Apontou ainda a Procuradoria, que a ausência de análise detalhada prévia por parte da SUOD não impede a aprovação da proposta pela Diretoria Colegiada, desde que sua efetiva implementação seja condicionada à análise técnica posterior, a ser realizada previamente à assinatura do Termo Aditivo correspondente.

2.10. As tratativas para a celebração do Termo Aditivo relativa ao Contrato do Edital de Concessão nº 003/2013, foi aprovada pela Diretoria Colegiada da ANTT, por meio da Deliberação nº 26 SEI 29445746, de 30/01/2025, ass tratativas para celebração do respectivo Termo Aditivo, referente à proposta final da Revisão Quinquenal nº 10/2025.

2.11. Considerando a proposição de alteração de parâmetros operacionais, e nos termos do art. 25 da Resolução ANTT nº 5.977/2022, foi solicitada manifestação da Gerência de Fiscalização de Infraestrutura e Operação Rodoviária (GEFOP) quanto à admissibilidade das propostas apresentadas pela Concessionária por meio da Carta Ofício nº 7.421/2025 (SEI nº 30834167) e respectivos anexos.

2.12. A proposta de alteração consiste na adoção dos Parâmetros Operacionais previstos para a 5ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais (PROCROFE), substituindo os atualmente vigentes no Programa de Exploração da Rodovia (PER) do Contrato do Edital de Concessão nº 003/2013.

2.13. Extraído, com adequações ao formato das tabelas tendo a numeração de referência como base, do texto do Relatório à Diretoria 222 SEI 32521105, manifestação da SUOD exarada na Nota Técnica SEI nº 2965/2025/COFOR/GEFOP/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 31039850), conforme segue:

"Dessa forma, a proposta encaminhada pela Concessionária foi submetida à análise da Gerência de Fiscalização de Infraestrutura e Operação Rodoviária (GEFOP), resultando na emissão da Nota Técnica SEI nº 2965/2025/COFOR/GEFOP/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 31039850), a saber:

[...]

11. Nos itens 3.4.3 e 3.4.3.4, a Concessionária apresentou sugestões para aprimorar a redação, conforme apresenta os Quadros 2 e 3 a seguir. Ressalta-se que o quantitativo mínimo de recursos permanece inalterado na proposta. A coluna "REFERÊNCIA" foi inserida para facilitar a análise quando da referência aos itens nesta nota técnica.

Quadro 2 – Sistema de Inspeção de Tráfego – Item 3.4.3

ITEM	Parâmetros Técnicos
REFERÊNCIA	1
NOVA ROTA DO OESTE	Os serviços de Inspeção de tráfego deverão realizar ciclos com tempo médio de circulação, que é definido como o intervalo de tempo necessário para a viatura de inspeção passar duas vezes, pelo mesmo ponto e no mesmo sentido de tráfego, de pelo menos 90 minutos
VIA CRISTAIS	
PROPOSTA CONCESSIONÁRIA	"Os serviços de Inspeção de tráfego deverão realizar ciclos com tempo médio de circulação de 90 minutos, em condições normais de operação, para os 3 (três) primeiros anos da concessão, período este de implantação do sistema de CFTV. Após este período, o tempo de circulação passa para 180 minutos. <u>O período de circulação é definido como o intervalo de tempo necessário para a viatura de inspeção passar duas vezes, pelo mesmo ponto e no mesmo sentido de tráfego.</u> "
NOVA REDAÇÃO PROPOSTA PELA COFOR	Os serviços de Inspeção de tráfego deverão realizar ciclos com tempo médio de circulação de 90 minutos, em condições normais de operação, <u>para os 3 (três) primeiros anos da concessão, período este de</u> até a completa implantação do sistema de CFTV. Após este período, o tempo de circulação passa para 180 minutos. <u>O período de circulação é definido como o intervalo de tempo necessário para a viatura de inspeção passar duas vezes, pelo mesmo ponto e no mesmo sentido de tráfego.</u>
MANIFESTAÇÃO SUOD	12. Sobre as Referências 1 e 2, a COFOR concorda com a sugestão apresentada. Sugere-se ainda a exclusão do texto "para os 3 (três) primeiros anos da concessão, período este de" e inclusão do texto "até a completa", em função da concessionária ainda está implantando o sistema de CFTV no trecho concedido.

Quadro 3 – Sistema de Inspeção de Tráfego – item 3.4.3.4

ITEM	Parâmetros Técnicos
REFERÊNCIA	2
NOVA ROTA DO OESTE	A escala deverá ser definida para que todos os pontos da Rodovia sejam visitados com regularidade pelas equipes de inspeção, com tempo máximo de percurso de 90 minutos para passar no mesmo ponto da Rodovia, se pista simples, e no mesmo ponto e sentido, se pista dupla, em condições normais de operação
VIA CRISTAIS	Os serviços de Inspeção de tráfego deverão realizar ciclos com tempo médio de circulação de 90 minutos, em condições normais de operação, para os 3 (três) primeiros anos da concessão, período este de implantação do sistema de CFTV. Após este período, o tempo de circulação passa para 180 minutos.
PROPOSTA DA CONCESSIONÁRIA	"Os serviços de Inspeção de tráfego deverão realizar ciclos com tempo médio de circulação de 90 minutos, em condições normais de operação, para os 3 (três) primeiros anos da concessão, período este de implantação do sistema de CFTV. Após este período, o tempo de circulação passa para 180 minutos. <u>O período de circulação é definido como o intervalo de tempo necessário para a viatura de inspeção passar duas vezes, pelo mesmo ponto e no mesmo sentido de tráfego.</u> "
NOVA REDAÇÃO PROPOSTA PELA COFOR	Os serviços de Inspeção de tráfego deverão realizar ciclos com tempo médio de circulação de 90 minutos, em condições normais de operação, <u>para os 3 (três) primeiros anos da concessão, período este de</u> até a completa implantação do sistema de CFTV. Após este período, o tempo de circulação passa para 180 minutos. <u>O período de circulação é definido como o intervalo de tempo necessário para a viatura de inspeção passar duas vezes, pelo mesmo ponto e no mesmo sentido de tráfego.</u>

MANIFESTAÇÃO SUROD	12. Sobre as Referências 1 e 2 , a COFOR concorda com a sugestão apresentada. Sugere-se ainda a exclusão do texto " para os 3 (três) primeiros anos da concessão, período este de " e inclusão do texto " até a completa ", em função da concessionária ainda está implantando o sistema de CFTV no trecho concedido.
-----------------------	--

Quadro 3-A – Sistema de Inspeção de Tráfego – item 3.4.3.4

ITEM	Parâmetros Técnicos
REFERÊNCIA	3
NOVA ROTA DO OESTE	Os veículos devem dispor de GPS, permanentemente controlados pelo CCO, sinalizador automotivo, dispositivos luminosos de advertência, aparelho de iluminação emergencial, radiocomunicador, dispositivos de sinalização, vassoura, rodo de madeira, cabo de aço com engate, lanterna manual e caixa de ferramentas básicas
VIA CRISTAIS	Os veículos devem dispor de GPS, permanentemente controlados pelo CCO, sinalizador automotivo, dispositivos luminosos de advertência, aparelho de iluminação emergencial, radiocomunicador, dispositivos de sinalização, vassoura, rodo de madeira, cabo de aço com engate, lanterna manual e caixa de ferramentas básicas.
PROPOSTA DA CONCESSIONÁRIA	
NOVA REDAÇÃO PROPOSTA PELA COFOR	Os veículos devem dispor de GPS, permanentemente controlados pelo CCO, sinalizador automotivo, dispositivos luminosos de advertência, aparelho de iluminação emergencial, radiocomunicador, dispositivos de sinalização, <i>instrumentos de varrição vassoura, rodo de madeira</i> , cabo de aço com engate e lanterna manual e caixa de ferramentas básicas.
MANIFESTAÇÃO SUROD	13. As sugestões de alteração das Referências 3, 4, 5 e 6 foram apresentadas pela Eco050 - Concessionária de Rodovias S.A. - Ecovias Minas Goiás no processo de Revisão Quinquenal (SEI nº 50500.009368/2025-37). Com isso a COFOR realizou algumas adaptações e aceitou, conforme registrado na Nota Técnica SEI Nº 2975/2025/COFOR/GEFOP/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 31043722).: <ul style="list-style-type: none"> Sobre a Referência 3, a COFOR concordou com a retirada da especificação do tipo de rodo (de madeira);

Quadro 3-B – Sistema de Inspeção de Tráfego – item 3.4.3.4

ITEM	Parâmetros Técnicos
REFERÊNCIA	4
NOVA ROTA DO OESTE	A sinalização temporária de emergência (acidentes em geral - atropelamentos, abalroamentos, colisões, choques, capotagens, tombamentos - panes em veículos sobre a faixa de rolamento, obstáculos na via, atendimentos aos usuários, e serviços emergenciais de conservação) deverá ter o objetivo de: <ul style="list-style-type: none"> Alertar os usuários sobre ocorrências, propiciando-lhes tempo e condições adequadas para a adoção de novos comportamentos no volante, frente às mudanças impostas; Minimizar transtornos no fluxo normal de tráfego decorrentes de situações inesperadas
VIA CRISTAIS	A sinalização temporária de emergência (sinistros em geral - atropelamentos, abalroamentos, colisões, choques, capotagens, tombamentos - panes em veículos sobre a faixa de rolamento, obstáculos na via, atendimentos aos usuários, e serviços emergenciais de conservação) deverá ter o objetivo de: <ol style="list-style-type: none"> Alertar os usuários sobre ocorrências, propiciando-lhes tempo e condições adequadas para a adoção de novos comportamentos no volante, frente às mudanças impostas; e Minimizar transtornos no fluxo normal de tráfego decorrente de situações inesperadas.
PROPOSTA DA CONCESSIONÁRIA	
NOVA REDAÇÃO PROPOSTA PELA COFOR	A sinalização temporária de emergência (sinistros em geral - atropelamentos, abalroamentos, colisões, choques, capotagens, tombamentos - panes em veículos sobre a faixa de rolamento/ <i>acostamento</i> , obstáculos na via, atendimentos aos usuários, e serviços emergenciais de conservação) deverá ter o objetivo de: <ol style="list-style-type: none"> Alertar os usuários sobre ocorrências, propiciando-lhes tempo e condições adequadas para a adoção de novos comportamentos no volante, frente às mudanças impostas; e Minimizar transtornos no fluxo normal de tráfego decorrente de situações inesperadas.
MANIFESTAÇÃO SUROD	13. As sugestões de alteração das Referências 3, 4, 5 e 6 foram apresentadas pela Eco050 - Concessionária de Rodovias S.A. - Ecovias Minas Goiás no processo de Revisão Quinquenal (SEI nº 50500.009368/2025-37). Com isso a COFOR realizou algumas adaptações e aceitou, conforme registrado na Nota Técnica SEI Nº 2975/2025/COFOR/GEFOP/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 31043722).: <ul style="list-style-type: none"> Sobre a Referência 4, a COFOR concordou com a inclusão do termo "<i>acostamento</i>";

Quadro 3-C – Sistema de Inspeção de Tráfego – item 3.4.3.4

ITEM	Parâmetros de Desempenho
REFERÊNCIA	5
NOVA ROTA DO OESTE	Em qualquer ponto da rodovia, a somatória dos atrasos com relação à frequência estabelecida para a inspeção de tráfego, a cada 4 viaturas, não poderá ser superior a 60 minutos.
VIA CRISTAIS	
PROPOSTA DA CONCESSIONÁRIA	

NOVA REDAÇÃO PROPOSTA PELA COFOR	Em qualquer ponto da rodovia, a somatória dos atrasos com relação à frequência estabelecida para a inspeção de tráfego, a cada 4 <i>viaturas</i> <i>passagens de qualquer viatura de inspeção</i> , não poderá ser superior a 60 minutos."
MANIFESTAÇÃO SUROD	13. As sugestões de alteração das Referências 3, 4, 5 e 6 foram apresentadas pela Eco050 - Concessionária de Rodovias S.A. - Ecovias Minas Goiás no processo de Revisão Quinquenal (SEI nº 50500.009368/2025-37). Com isso a COFOR realizou algumas adaptações e aceitou, conforme registrado na Nota Técnica SEI Nº 2975/2025/COFOR/GEFOP/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 31043722).: <ul style="list-style-type: none"> Sobre a Referência 5, a COFOR entendeu que a somatória dos atrasos deve ser contada a cada 4 passagens de viaturas de inspeção em qualquer ponto da rodovia, quaisquer que sejam essas viaturas. Com isso sugeri o seguinte texto:

Quadro 3-D – Sistema de Inspeção de Tráfego – item 3.4.3.4

ITEM	Parâmetros de Desempenho
REFERÊNCIA	6
NOVA ROTA DO OESTE	O período de circulação é definido como o intervalo de tempo necessário para a viatura de inspeção passar duas vezes, pelo mesmo ponto e no mesmo sentido de tráfego.
VIA CRISTAIS	
PROPOSTA DA CONCESSIONÁRIA	
NOVA REDAÇÃO PROPOSTA PELA COFOR	O período de circulação é definido como o intervalo de tempo necessário para a viatura de inspeção passar duas vezes, pelo mesmo ponto e no mesmo sentido de tráfego, em condições normais de operação". <i>*condições em que o tráfego da rodovia não é alterado por fatores externos ou sem controle da concessionária</i>
MANIFESTAÇÃO SUROD	13. As sugestões de alteração das Referências 3, 4, 5 e 6 foram apresentadas pela Eco050 - Concessionária de Rodovias S.A. - Ecovias Minas Goiás no processo de Revisão Quinquenal (SEI nº 50500.009368/2025-37). Com isso a COFOR realizou algumas adaptações e aceitou, conforme registrado na Nota Técnica SEI Nº 2975/2025/COFOR/GEFOP/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 31043722).: <ul style="list-style-type: none"> Sobre a Referência 7, COFOR entendeu que "condições normais de operação" é a condição em que o tráfego da rodovia não é alterado por fatores externos ou sem controle da concessionária. A condição anormal se caracteriza por um acontecimento causado por fator externo, não previsível e sem possibilidade de controle pela concessionária. Assim, um congestionamento causado por um acidente pode ser classificado como uma condição anormal. O fator externo, não previsível e sem controle pela concessionária é o acidente. Já o congestionamento causado pelo excesso de veículos, não ponto da rodovia, quaisquer que sejam essas viaturas. Com isso sugeri o seguinte texto:

VI.B. SERVIÇO DE ATENDIMENTO PRÉ-HOSPITALAR

14. No Serviço de Atendimento Pré-Hospitalar, a concessionária tem o compromisso de oferecer aos usuários assistência médica de emergência disponível 24 horas por dia, todos os dias da semana, incluindo fins de semana e feriados.

15. A Concessionária destacou alguns itens dentro do parâmetro de desempenho, propondo adequações da redação, de acordo com o Quadro 4 a seguir. Ressalta-se que o quantitativo mínimo de recursos permanece inalterado na proposta. A coluna "REFERÊNCIA" foi inserida para facilitar a análise quando da referência aos itens nesta Nota Técnica.

Quadro 4 - Serviço de Atendimento Pré-Hospitalar

ITEM	PARÂMETROS DE DESEMPENHO
REFERÊNCIA	8
NOVA ROTA DO OESTE	Para a ambulância do tipo C: tempo máximo de chegada ao local igual a 20 minutos em 100% das ocorrências até o final do 5º ano da data de assunção da Concessão e 15 minutos, em 100% das ocorrências mensais a partir do início do 6º ano do prazo da Concessão. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência
VIA CRISTAIS	Para a ambulância do tipo C: tempo máximo de chegada ao local igual a 20 minutos em 90% das ocorrências dentro do período de um mês, não podendo exceder o tempo médio mensal de 30 minutos nos demais 10% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário.
PROPOSTA DA CONCESSIONÁRIA	"Para a ambulância do tipo C: tempo máximo de chegada ao local igual a 20 minutos em 90% das ocorrências dentro do período de um mês, não podendo exceder o tempo médio mensal de 30 minutos nos demais 10% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do <u>incidente que ocorre a partir da qualificação da ocorrência pela concessionária, quando se define a necessidade do recurso compatível que será acionado para o atendimento</u> , até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário, <u>todavia se o evento simultâneo acontecer dentro do subtrecho de atuação do recurso operacional, deverá ser considerado para fins de justificativas de atendimento.</u> "
NOVA REDAÇÃO PROPOSTA PELA COFOR	(mantém texto do PER Via Cristais)
MANIFESTAÇÃO SUROD	16. Com relação às Referências 8 e 9 , a concessionária sugere a inclusão dos textos: "que ocorre a partir da qualificação da ocorrência pela concessionária, quando se define a necessidade do recurso compatível que será acionado para o atendimento" e "todavia se o evento simultâneo acontecer dentro do subtrecho de atuação do recurso operacional, deverá ser considerado para fins de justificativas de atendimento" . As inclusões dos textos altera o conceito da fiscalização por parâmetro de desempenho. 17. Para a Referência 8 , informamos que o tempo de chegada corresponde ao intervalo de tempo contabilizado a partir do instante em que a concessionária tem conhecimento de uma ocorrência, até a chegada do recurso adequado ao local.

Quadro 4- A - Serviço de Atendimento Pré-Hospitalar

ITEM	PARÂMETROS DE DESEMPENHO
REFERÊNCIA	9
NOVA ROTA DO OESTE	Para a ambulância do tipo D: tempo máximo de chegada ao local igual a 90 minutos em 100% das ocorrências até o final do 5º ano da data de assunção da Concessão e 60 minutos, em 100% das ocorrências mensais a partir do início do 6º ano do prazo da Concessão. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência
VIA CRISTAIS	Para a ambulância do tipo D: tempo máximo de chegada ao local igual a 60 minutos em 90% das ocorrências dentro do período de um mês, não podendo exceder o tempo médio mensal de 120 minutos nos demais 10% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário.
PROPOSTA DA CONCESSIONÁRIA	"Para a ambulância do tipo D: tempo máximo de chegada ao local igual a 60 minutos em 90% das ocorrências dentro do período de um mês, não podendo exceder o tempo médio mensal de 120 minutos nos demais 10% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente <u>que ocorre a partir da qualificação da ocorrência pela concessionária, quando se define a necessidade do recurso compatível que será acionado para o atendimento</u> , até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário, <u>todavia se o evento simultâneo acontecer dentro do subtrecho de atuação do recurso operacional, deverá ser considerado para fins de justificativas de atendimento."</u>
NOVA REDAÇÃO PROPOSTA PELA COFOR	(mantém texto do PER Via Cristais)
MANIFESTAÇÃO SUROD	16. Com relação às Referências 8 e 9, a concessionária sugere a inclusão dos textos: "que ocorre a partir da qualificação da ocorrência pela concessionária, quando se define a necessidade do recurso compatível que será acionado para o atendimento" e "todavia se o evento simultâneo acontecer dentro do subtrecho de atuação do recurso operacional, deverá ser considerado para fins de justificativas de atendimento". As inclusões dos textos altera o conceito da fiscalização por parâmetro de desempenho. 18. Para a Referência 9, temos que a simultaneidade é a medida que pode indicar a necessidade de aumento do recurso operacional. Atendimentos simultâneos, por serem de origem estocástica, sempre poderão ocorrer, inclusive em cenário com ociosidade de recursos. Porém, a constância ou o aumento de simultaneidade das ocorrências pode indicar a necessidade de aumento dos recursos mínimos exigidos em contrato ou a realocação destes. A desconsideração de eventos simultâneos, salvaguardados casos excepcionais que caracterizariam a anormalidade da rodovia, faz com que os recursos fiquem limitados sempre à quantidade mínima, independentemente do aumento de tráfego que pode ocorrer ao longo do período de concessão. Assim, seria inútil a medição do parâmetro, que passaria a ser somente a própria quantidade mínima estipulada em contrato. 19. Além disso não foram apresentadas estatísticas ou dados históricos que comprovem a necessidade de não considerar as ocorrências em simultaneidade.

Quadro 4- B - Serviço de Atendimento Pré-Hospitalar

ITEM	PARÂMETROS DE DESEMPENHO
REFERÊNCIA	10
NOVA ROTA DO OESTE	
VIA CRISTAIS	Onde estiverem locadas ambulâncias tipo D, não é necessário a presença da ambulância tipo C, nesse caso a ambulância tipo D deverá cumprir ambas as funções, respeitando os parâmetros de desempenho para ambos os atendimentos.
PROPOSTA DA CONCESSIONÁRIA	
NOVA REDAÇÃO PROPOSTA PELA COFOR	Onde estiverem locadas ambulâncias tipo D, não é necessário a presença da ambulância tipo C, nesse caso a ambulância tipo D deverá cumprir ambas as funções, respeitando os parâmetros de desempenho para ambos os atendimentos.
MANIFESTAÇÃO SUROD	20. A Referência 10, foi sugerida pela Eco050 - Concessionária de Rodovias S.A. - Ecovias Minas Goiás, no processo de Revisão Quinquenal (SEI nº 50500.009368/2025-37). Por meio da Nota Técnica SEI Nº 2975/2025/COFOR/GEFOP/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 31043722), a COFOR concordou com a exclusão do texto "respeitando os parâmetros de desempenho para ambos os atendimentos.", uma vez que pode haver prejuízo ao atendimento.

V.I.C. SERVIÇO DE ATENDIMENTO MECÂNICO

21. A Concessionária será encarregada de fornecer equipes e veículos especializados, incluindo guinchos leves e pesados, devidamente equipados para realizar operações de desobstrução de pistas, remoção de veículos e cargas tombadas dentro e fora da plataforma. Estes serviços serão operados por uma equipe de profissionais capacitados e posicionados nas Bases de Serviços Operacionais.

22. A Concessionária destaca alguns itens específicos dentro do escopo e parâmetro de desempenho, sugerindo ajustes na redação de acordo com as diretrizes apresentadas no quadro a seguir. Ressalta-se que o quantitativo mínimo de recursos permanece inalterado na proposta:

Quadro 5 - Serviço de Atendimento Mecânico

ITEM	PARÂMETROS DE DESEMPENHO
REFERÊNCIA	11
NOVA ROTA DO OESTE	Serviço de guincho leve: tempo máximo de chegada ao local igual a 20 minutos, em ao menos 90% das ocorrências mensais e 30 minutos em até 10% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência
VIA CRISTAIS	Guincho Leve (GL): tempo máximo de chegada ao local igual a 60 minutos em 90% das ocorrências dentro do período de um mês, não podendo exceder o tempo médio

	mensal de 120 minutos nos demais 10% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário.
PROPOSTA DA CONCESSIONÁRIA	"Guincho Leve (GL): tempo máximo de chegada ao local igual a 60 minutos em 90% das ocorrências dentro do período de um mês, não podendo exceder o tempo médio mensal de 120 minutos nos demais 10% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente, <u>que ocorre a partir da qualificação da ocorrência pela concessionária, quando se define a necessidade do recurso compatível que será acionado para o atendimento</u> , até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário, <u>todavia se o evento simultâneo acontecer dentro do subtrecho de atuação do recurso operacional, deverá ser considerado para fins de justificativas de atendimento.</u> "
NOVA REDAÇÃO PROPOSTA PELA COFOR	(mantém texto do PER Via Cristais)
MANIFESTAÇÃO SUROD	23. Com relação às Referências 11 e 12, seguem o mesmo conceito apresentado nos parágrafos 18 e 19 acima, não se aceitando a sugestão.

Quadro 5-A - Serviço de Atendimento Mecânico

ITEM	PARÂMETROS DE DESEMPENHO
REFERÊNCIA	12
NOVA ROTA DO OESTE	Serviço de guincho pesado: com tempo máximo de chegada ao local igual a 60 minutos, em ao menos 90% das ocorrências mensais e 72 minutos em até 10% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência
VIA CRISTAIS	Guincho Pesado (GP): tempo máximo de chegada ao local menor ou igual a 90 minutos em 90% das ocorrências dentro do período de um mês, não podendo exceder o tempo médio mensal de 180 minutos nos demais 10% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário
PROPOSTA DA CONCESSIONÁRIA	"Guincho Pesado (GP): tempo máximo de chegada ao local menor ou igual a 90 minutos em 90% das ocorrências dentro do período de um mês, não podendo exceder o tempo médio mensal de 180 minutos nos demais 10% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente, <u>que ocorre a partir da qualificação da ocorrência pela concessionária, quando se define a necessidade do recurso compatível que será acionado para o atendimento</u> , até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário, <u>todavia se o evento simultâneo acontecer dentro do subtrecho de atuação do recurso operacional, deverá ser considerado para fins de justificativas de atendimento.</u> "
NOVA REDAÇÃO PROPOSTA PELA COFOR	(mantém texto do PER Via Cristais)
MANIFESTAÇÃO SUROD	23. Com relação às Referências 11 e 12, seguem o mesmo conceito apresentado nos parágrafos 18 e 19 acima, não se aceitando a sugestão.

Quadro 5-B - Serviço de Atendimento Mecânico

ITEM	PARÂMETROS DE DESEMPENHO
REFERÊNCIA	13
NOVA ROTA DO OESTE	
VIA CRISTAIS	
PROPOSTA DA CONCESSIONÁRIA	<u>"O parâmetro poderá ser atendido através do uso de motocicleta, quando a necessidade do usuário assim o permitir, devendo nesses casos ser cumprido o tempo médio mensal previsto para o serviço de guincho leve."</u>
NOVA REDAÇÃO PROPOSTA PELA COFOR	(não incluir)
MANIFESTAÇÃO SUROD	24. Com relação à Referência 13, não aceita a sugestão, devido à incompatibilidade das funções da motocicleta com as necessidades específicas de remoção do guincho leve para o atendimento mecânico. O escopo do serviço mecânico (item 3.4.3.4) é a Disponibilização de equipes e veículos tipo guinchos leves (GL) e pesados (GP), devidamente equipados, destinados a proceder a operações de desobstrução de pista, remoção de veículos e remoção de cargas tombadas dentro e fora da plataforma, operada por pessoal especializado em regime de prontidão nas Bases de Serviços Operacionais. Isso não impede o uso de motocicleta para outros fins de atendimento, porém o parâmetro medido neste item é o de remoção, que não é atendido pelas motocicletas.

VI.D. ATENDIMENTO A DEMAIS INCIDENTES

25. No âmbito dessa frente operacional que visa fornecer caminhões pipa e caminhões guindauto adaptados para a captura e transporte de animais, a Concessionária destaca determinadas especificidades dentro do escopo e critérios de desempenho, recomendando ajustes na redação de acordo com as diretrizes fornecidas no quadro abaixo. Ressalta-se que o quantitativo mínimo de recursos permanece inalterado na proposta:

Quadro 6 – Atendimento a Demais Incidentes

ITEM	PARÂMETROS DE DESEMPENHO
REFERÊNCIA	14
NOVA ROTA DO OESTE	Veículo guindauto adaptado para apreensão e transporte de animais: veículo, a escolha da concessionária, adaptado com equipamento capaz de garantir a apreensão e o transporte em segurança dos animais de porte grande ou pequeno que se

	encontrem na faixa de domínio da concessão. Suas equipes deverão fornecer apoio à PRF, sendo que os animais que se encontrarem na faixa de domínio da Rodovia, colocando os usuários em situação de risco, deverão ser presos pelas equipes da CONCESSIONÁRIA, que aguardarão equipe da PRF, acionada pelo CCO, para sua devida apreensão.
VIA CRISTAIS	Veículo guindauto adaptado para apreensão e transporte de animais: caminhão com carroceria em madeira, com a estrutura tipo "gaiola", com 2 compartimentos interligados, com tampa basculante, para propiciar a entrada e saída dos animais com capacidade da lança de 1,8 toneladas e da lança extensora de 1,5 tonelada.
PROPOSTA DA CONCESSIONÁRIA	"Veículo adaptado para apreensão e transporte de animais: <u>veículo a escolha da concessionária, adaptado com equipamento capaz de garantir a apreensão e o transporte em segurança dos animais de porte grande ou pequeno que se encontrem na faixa de domínio da concessão. Suas equipes deverão fornecer apoio à PRF, sendo que os animais que se encontrarem na faixa de domínio da Rodovia, colocando os usuários em situação de risco, deverão ser presos pelas equipes da CONCESSIONÁRIA, que aguardarão equipe da PRF, acionada pelo CCO, para sua devida apreensão.</u> "
NOVA REDAÇÃO PROPOSTA PELA COFOR	(mantém texto do PER Nova CRO)
MANIFESTAÇÃO SUOD	26. Com relação à Referência 14 , a COFOR a concorda com a sugestão, um vez que o texto apresentado é o mesmo do PER da Concessionária Nova Rota do Oeste.

Quadro 6-A – Atendimento a Demais Incidentes

ITEM	PARÂMETROS DE DESEMPENHO
REFERÊNCIA	15
NOVA ROTA DO OESTE	Tempo máximo de chegada ao local igual a 100 minutos, em 100% das ocorrências mensais.
VIA CRISTAIS	Tempo máximo de chegada ao local igual a 120 minutos, em 90% das ocorrências dentro do período de um mês, não podendo exceder o tempo médio mensal de 240 minutos nos demais 10% das ocorrências. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário
PROPOSTA DA CONCESSIONÁRIA	Parâmetros de desempenho: "Tempo máximo de chegada ao local igual a 120 minutos, em 90% das ocorrências dentro do período de um mês, não podendo exceder o tempo médio mensal de 240 minutos nos demais 10% das ocorrências. <u>O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente, que ocorre a partir da qualificação da ocorrência pela concessionária, quando se define a necessidade do recurso compatível que será acionado para o atendimento, até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência.</u> Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário, <u> todavia se o evento simultâneo acontecer dentro do subtrecho de atuação do recurso operacional, deverá ser considerado para fins de justificativas de atendimento.</u> "
NOVA REDAÇÃO PROPOSTA PELA COFOR	(mantém texto do PER Via Cristais)
MANIFESTAÇÃO SUOD	27. Com relação à Referência 15 , no que se trata da simultaneidade, segue o mesmo conceito apresentado nos parágrafos 18, 19 e 23 acima, não se aceitando a sugestão. Com relação ao cálculo do tempo de chegada, será disposto como procedimento no Manual de Fiscalização.

2.14. Durante o estudo deste Processo 50500.009942/2025-57, por mim realizado, foi identificada uma divergência material em relação à informação constante como referência 7, no que consta no item 14 da NOTA TÉCNICA SEI Nº 2965/2025/COFOR/GEFOP/SUOD/DIR/ANTT SEI 31039850, e, também no item 14 do Relatório à Diretoria 222 SEI 32521105, mas que está relacionada à referência 6. Lembro que na sequência de referências o número 7 não está registrado sendo o sequenciamento de 1 a 6 no quadro 2 e de 8 a 11 no quadro 3.

2.15. Em sua análise a Gerência de Gestão de Instrumentos Regulatórios (GEGIR) efetuou ajustes na minuta do Termo Aditivo, solicitando à Concessionária que se manifestasse, quanto à anuência à proposta constante da minuta do Termo Aditivo (SEI nº31148132), a fim de viabilizar a continuidade do presente processo.

2.16. Em resposta, a Concessionária Nova Rota do Oeste S.A. - CNRO, mediante Carta Ofício 7.494/2025 (SEI nº 31231407, manifestou sua não concordância quanto à minuta de Termo Aditivo de alteração de Parâmetros Operacionais e reitera a necessidade de reavaliação desta GEFOP e o ajuste redacional proposto e aproveita o ensejo para fazer algumas duas considerações pontuais em relação ao texto proposto pela Gerência de Fiscalização de Infraestrutura e Operação Rodoviária (GEFOP), as quais sugere que sejam acatadas, a saber:

"3. Ocorre que, os principais pontos que foram solicitados adequações redacionais pela Concessionária, no que compete "ao momento de identificação do incidente", a COFOR indica na NOTA TÉCNICA SEI Nº 2965/2025/COFOR/GEFOP (SEI 31039850) como inclusão de texto que altera o conceito da fiscalização por parâmetro de desempenho.

4. Cabe aqui esclarecer e reforçar a importância de proporcionar maior clareza e especificação no que diz respeito ao conceito de "identificação do incidente", para não haver dúvida quanto a interpretação. É correto afirmar que esse processo se inicia no momento em que a ocorrência é qualificada internamente, ou seja, quando a Concessionária avalia o evento que ocorreu e identifica a necessidade do recurso compatível que será acionado para o atendimento.

5. O processo de identificação é considerado concluído quando o veículo ou recurso necessário chega efetivamente ao local da ocorrência, pronto para iniciar o atendimento. Esse conceito aplica-se tanto aos parâmetros de serviço de atendimento pré-hospitalar como aos serviços de atendimento mecânico. Desta forma, a Concessionária entende que a definição precisa desses momentos é fundamental para assegurar eficiência e a clareza nas operações.

6. Portanto, a Concessionária reitera a necessidade de revisão do texto conforme proposta apresentada abaixo.

Onde se lê:

"Para a ambulância do tipo C: tempo máximo de chegada ao local igual a 20 minutos em 90% das ocorrências dentro do período de um mês, não podendo exceder o tempo médio mensal de 30 minutos nos demais 10% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. [...]"
Proposta CRO:

"Para a ambulância do tipo C: tempo máximo de chegada ao local igual a 20 minutos em 90% das ocorrências dentro do período de um mês, não podendo exceder o tempo médio mensal de 30 minutos nos demais 10% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente, que ocorre a partir da qualificação da ocorrência pela concessionária, quando se define a necessidade do recurso compatível que será acionado para o atendimento, até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. [...]"

7. O ajuste redacional proposto, não altera o parâmetro de fiscalização referencial da "Rota dos Cristais", traz clareza quanto ao momento de início e chegada do recurso ao local da ocorrência e deve ser aplicado na redação dos parâmetros de serviço de atendimento pré-hospitalar e dos serviços de atendimento mecânico.

Deste modo, em atendimento ao Ofício nº 11393/2025/COGIP/GEGR/SUROD/DIR-ANTT, a Concessionária manifesta sua não concordância quanto à minuta de Termo Aditivo de alteração de Parâmetros Operacionais e reitera a necessidade de reavaliação desta GEFOP o ajuste redacional proposto no que compete à definição do “momento de identificação do incidente”.

2.17. Com o objetivo de se manter a uniformidade entre as diversas concessionária com necessidade de adequação dos Parâmetros Operacionais, a SUROD aponta, em seu Relatório à Diretoria 222 SEI 32521105, que a Concessionária ECO 050 manifestou sua concordância parcial com a proposta apresentada conforme relatado abaixo:

18. Ressaltamos que a ECO 050 - Concessionária de Rodovias S.A., por meio da Carta EMG-GAC-0300-2025 (SEI nº 31230923) e Anexos (SEI nº 31230925 e nº 31230931), manifestou sua concordância parcial quanto à minuta de Termo Aditivo de alteração de Parâmetros Operacionais e também reitera a necessidade de reavaliação desta GEFOP para ajuste redacional.

19. Desse modo, foram trazidas também as proposições da ECO 050, com vistas à manutenção de unicidade e pretendida padronização dos parâmetros e dos Termos Aditivos ora analisados, para que fossem consideradas também na avaliação quanto à minuta de Termo Aditivo referente à CNRO:

3. Não obstante, a Concessionária informa sua concordância parcial quanto à minuta proposta e, para aprimoramento do Termo Aditivo, aproveita o ensejo para fazer algumas considerações pontuais, as quais sugere que sejam acatadas conforme a seguir:

a. Solicita-se que seja incluído o termo “condições normais de operação” juntamente com a descrição “condições em que o tráfego da rodovia não é alterado por fatores externos ou sem controle da concessionária”, em todas as frentes, incluindo socorro mecânico, atendimento médico, e demais atendimentos, similar ao que foi realizado para a frente de inspeção de tráfego. Importante esclarecer que a referida sugestão constou na Nota Técnica SEI nº 2975/2025/COFOR/GEFOP/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 31043722), em seus itens 21, 26 e 29.

b. Para os parâmetros técnicos referentes ao combate a incêndios e apreensão de animais na faixa de domínio, previsto no item 3.4.4.3, a Concessionária solicita que seja espelhada na minuta do Termo Aditivo a proposta realizada para a Concessionária Nova Rota do Oeste - NCRO, conforme disposto na NOTA TÉCNICA SEI Nº 2965/2025/COFOR/GEFOP/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 31039850), da seguinte forma:

Redação atual do PER Edital nº 001/2013: “Veículo guindauto adaptado para apreensão e transporte de animais: caminhão com carroceria em madeira, com a estrutura tipo “gaiola”, com 2 compartimentos interligados, com tampa basculante, para propiciar a entrada e saída dos animais com capacidade da lança de 1,8 toneladas e da lança extensora de 1,5 tonelada. Suas equipes deverão fornecer apoio à PRF, sendo que os animais que se encontrarem na faixa de domínio da Rodovia, colocando os usuários em situação de risco, deverão ser presos pelas equipes da CONCESSIONÁRIA, que aguardarão equipe da PRF, acionada pelo CCO, para sua devida apreensão.”

Redação proposta pela Concessionária: “Veículo adaptado para apreensão e transporte de animais: veículo, a escolha da concessionária, adaptado com equipamento capaz de garantir a apreensão e o transporte em segurança dos animais de porte grande ou pequeno que se encontrem na faixa de domínio da concessão. Suas equipes deverão fornecer apoio à PRF, sendo que os animais que se encontrarem na faixa de domínio da Rodovia, colocando os usuários em situação de risco, deverão ser presos pelas equipes da CONCESSIONÁRIA, que aguardarão equipe da PRF, acionada pelo CCO, para sua devida apreensão.”

4. É importante frisar que a segunda solicitação vai ao encontro do disposto no Ofício Circular SEI nº 868/2025/SUROD/DIR-ANTT e na Nota Técnica SEI Nº 1320/2025/COGIN/GEGR/SUROD/DIR/ANTT, os quais tratam sobre a flexibilização acerca da Frente de Serviços Operacionais. Na Nota Técnica mencionada, a GEGIR deixa evidente a possibilidade de flexibilização da frente dos serviços operacionais originalmente estabelecidos no Contrato de Concessão, conforme modelos das etapas do PROCOFE, e com o objetivo de aprimorar o atendimento e a segurança viária aos usuários.

2.18. Com estas informações, a Gerência de Gestão de Investimentos Rodoviários (GEGIR) solicitou a reavaliação dos Parâmetros Operacionais, tomando como referência os parâmetros definidos no Plano de Exploração da Rodovia (PER) da Concessionária Via Cristais (Rota dos Cristais – 5ª Etapa), nos termos do art. 4º, inciso III, da Deliberação nº 26 (SEI nº 29445656). A proposta visa à construção de uma metodologia uniforme e tecnicamente robusta, capaz de subsidiar a definição dos Parâmetros Operacionais nas concessões de rodovias federais, com aplicação estendida a todos os contratos pertencentes à 1ª, 2ª, 3ª e 4ª Etapas do PROCOFE.

2.19. Informa a COFOR no Despacho SEI 31365882, que a alteração citada pela concessionária diz respeito ao momento de início da contagem do tempo de atendimento, assim, o texto contido no PER da Concessionária Via Cristais, utilizada como modelo para a revisão, diz:

“O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência.”

2.20. É importante destacar que COFOR em sua Nota Técnica SEI Nº 2965/2025/COFOR/GEFOP (SEI 31039850) opta por manter o texto, por entender que o detalhamento do entendimento do conceito da identificação do incidente virá com o Manual de fiscalização. No Manual, ainda em minuta, é explicitado:

Definição do início da contagem do tempo de atendimento: verificar, no Contrato de Concessão e Anexos (PER), a definição do critério de início da contagem do tempo: se a partir do acionamento do recurso determinado para o tipo de atendimento, ou a partir do momento de conhecimento da ocorrência pela concessionária, seja pela visualização pelo CFTV, ou da comunicação da ocorrência, ou da identificação do incidente, ou quando é realizado nas Bases de Serviço Operacionais (BSO), ou da identificação por colaborador em trânsito. Em casos omissos, ou de mudança da qualificação do incidente, o início da contagem do tempo será a partir do momento de qualificação correta da ocorrência, quando se identifica a necessidade do recurso compatível que será acionado para o atendimento.

2.21. Com base nas análises efetuadas informa a SUROD, no Relatório à Diretoria 222 SEI 32521105, o que se segue:

“23. Assim, a definição proposta pela concessionária foi incorporada pelo Manual de Fiscalização, pois entendemos ser um detalhamento do entendimento do conceito do tempo inicial de contagem para aferição do parâmetro de atendimento. A manutenção do texto da forma que está traz a aplicação conceitual que o momento da identificação do incidente é o início da contagem do tempo de atendimento, só alterando se houver uma requalificação do incidente, nos casos excepcionais em que não há a possibilidade de identificação clara do recurso necessário no primeiro acionamento ou que foi identificada uma nova necessidade de recurso diferente daquele originalmente empenhado.

24. Com isso, sugeriu-se que se mantivesse o texto original do PER da 5ª etapa para estes itens, sem prejuízo aos argumentos expostos pela concessionária, já que o Manual de Fiscalização incorpora o entendimento exarado pela demandante.

2.22. Dessa forma, a reavaliação encaminhada pela GEFOP, mediante o Despacho COFOR (SEI nº 31365882), à Gerência de Gestão de Instrumentos Regulatórios (GEGIR) efetuou ajustes na minuta do Termo Aditivo. Foi solicitada à Concessionária, então, nova manifestação quanto à anuência à proposta constante da minuta do Termo Aditivo (SEI nº 31493603), a fim de viabilizar a continuidade do presente processo.

2.23. A Concessionária Nova Rota do Oeste S.A. – CNRO manifestou suas considerações acerca da minuta do Termo Aditivo (SEI nº 31493603) referente aos Parâmetros Operacionais e envia proposição de ajustes redacionais conforme exposto na Minuta SEI 31695555 anexa a Carta Ofício 7.562/2025 (SEI nº 31695539).

2.24. Com a manifestação da concessionária, a Minuta de Termo Aditivo COGIP (SEI nº 31718511), foi encaminhada para análise jurídica da Procuradoria Federal junto à ANTT - PF-ANTT, nos termos da [Portaria Conjunta DG/PF-ANTT nº 1/2023](#) e em atendimento à [Instrução Normativa ANTT nº 12/2022](#).

2.25. Ressalta a SUROD que os processos de Termo Aditivo com objeto de alterar os Parâmetros Operacionais do Programa de Exploração da Rodovia (PER) poderão ensejar alteração em 08 (oito) Contratos de Concessão, quais sejam: Nova Rota do Oeste, ECO050, ECOPONTE, CCR ViaCosteira, CCR ViaSul, Ecovias do Cerrado, CCR RioSP e Ecovias do Araguaia.

2.26. Pela razão exposta no item anterior e com base na Orientação Jurídica nº 55/2024 da Advocacia-Geral da União, que trata da dispensa de análise jurídica individualizada sobre matérias idênticas e recorrentes, solicitou-se a Procuradoria Federal junto à ANTT – PF/ANTT, a elaboração de manifestação jurídica referencial para aplicação em processos idênticos (mesmo conteúdo e objeto)

2.27. Desta forma, temos o Parecer Referencial nº 00006/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 32510722) e o Despacho de Aprovação n. 05538/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 32510763), contendo a análise jurídica da minuta de Termo Aditivo proposta pela GEGIR. Destaca-se que a PF/ANTT concluiu da seguinte forma:

3. CONCLUSÃO

31. Diante do exposto, esta Procuradoria Federal junto à ANTT manifesta-se pela regularidade jurídica da minuta de Termo Aditivo (SEI 31718511) ao Contrato de Concessão decorrente do Edital nº 003/2013, ora submetida à apreciação, a ser celebrado com a Concessionária Nova Rota do Oeste S.A.

32. Tratando-se de manifestação referencial, os futuros aditivos contratuais que guardarem relação inequívoca e direta com a abordagem aqui realizada poderão, de agora em diante, ser dispensados de nova submissão a esta Procuradoria Federal, desde que a SUROD ateste que a situação concreta se amolda aos termos deste opinativo.

2.28. Diante do exposto e considerando a análise técnica conduzida pela Gerência de Gestão de Investimentos Rodoviários (GEGIR), a manifestação jurídica favorável da Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT) e a concordância da Concessionária Nova Rota do Oeste S.A. (CNRO) quanto ao conteúdo da minuta, esta Gerência propõe a celebração do Termo Aditivo ao [Contrato do Edital de Concessão nº 003/2013](#).

2.29. Este processo foi distribuído para minha relatoria por meio da Certidão de Distribuição SEI 32592801, em 28 de maio de 2025.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. A matéria foi analisada pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD em cumprimento ao disposto no Art. 32, inciso XII do Regimento Interno da ANTT, conforme a [Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2022](#).

"Da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária

Art. 32. À Superintendência de Infraestrutura Rodoviária compete:

(...)

XII - elaborar e submeter à Diretoria Colegiada as propostas de alterações dos contratos de concessão rodoviária e de reajuste e revisão; (Redação dada pela [Resolução 6017/2023/DG/ANTT/MT](#))"

3.2. A matéria vem à apreciação desta Diretoria com vistas a alterar os Parâmetros Operacionais do [Programa de Exploração da Rodovia \(PER\)](#), anexo ao [Contrato do Edital de Concessão nº 003/2013](#) a fim de adotar aos Parâmetros Operacionais de 5ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais (PROCROFE).

3.3. Em decorrência da Deliberação nº 26 (SEI nº 29445746), de 30/01/2025, por meio da qual a Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, fundamentada no que consta no Processo SEI nº 50500.018322/2024-28 e no Processo nº 50500.183054/2024-14, aprovou a proposta final da Revisão Quinquenal nº 10/2025, relativa ao [Contrato do Edital de Concessão nº 003/2013](#), dando-se prosseguimento às tratativas para celebração do Termo Aditivo.

3.4. A análise do pleito que ensejou a elaboração do Termo Aditivo foi realizada na Nota Técnica SEI nº 2965/2025/COFOR/GEFOP/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 31039850), acostada no Processo nº 50500.009942/2025-57.

3.5. A PF/ANTT, elaborou o Parecer Referencial nº 00006/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 32510722) e o Despacho de Aprovação n. 05538/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 32510763), contendo a análise jurídica da minuta de Termo Aditivo proposta pela GEGIR. Destaca-se que a PF/ANTT concluiu da seguinte forma:

"3. CONCLUSÃO

31. Diante do exposto, esta Procuradoria Federal junto à ANTT manifesta-se pela regularidade jurídica da minuta de Termo Aditivo (SEI 31718511) ao Contrato de Concessão decorrente do Edital nº 003/2013, ora submetida à apreciação, a ser celebrado com a Concessionária Nova Rota do Oeste S.A.

32. Tratando-se de manifestação referencial, os futuros aditivos contratuais que guardarem relação inequívoca e direta com a abordagem aqui realizada poderão, de agora em diante, ser dispensados de nova submissão a esta Procuradoria Federal, desde que a SUROD ateste que a situação concreta se amolda aos termos deste opinativo."

3.6. A minuta de Termo Aditivo (SEI nº 32521075) foi submetida à Concessionária, a qual encaminhou sua concordância em relação às cláusulas, conforme a Carta Ofício 7.562/2025 (SEI nº 31695539), juntamente com a Declaração de Veracidade das informações prestadas (SEI nº 31695543).dade das informações prestadas (SEI nº 31697761).

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Diante do exposto, considerando-se as manifestações técnicas constantes da Nota Técnica SEI nº 2965/2025/COFOR/GEFOP/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 31039850) e no Relatório à Diretoria SEI Nº 222/2025 (SEI nº 32521105), VOTO por:

Aprovar a celebração do Décimo Sexto Termo Aditivo ao Contrato referente ao Edital nº 003/2013, entre a ANTT e a CONCESSIONÁRIA ROTA DO OESTE S.A., nos moldes da minuta final anexa aos autos, visando alterar os Parâmetros Operacionais do Programa de Exploração da Rodovia (PER), anexo ao Contrato do Edital de Concessão nº 003/2013 a fim de adotar aos Parâmetros Operacionais de 5ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais (PROCROFE).

Brasília, na data da assinatura eletrônica.

FELIPE QUEIROZ
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **FELIPE FERNANDES QUEIROZ, Diretor**, em 23/06/2025, às 15:08, 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, informando o código verificador **33153878** e o código CRC **1C608841**.