



VOTO DLL

RELATORIA: DLL

TERMO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 76/2024

OBJETO: Proposta de deliberação que autoriza a Inclusão de Investimento e o Início de Obra - Execução de obras de recuperação dos Passivos Ambientais na região denominada "Morro dos Cavalos" da BR-101/SC - Concessionária Autopista Litoral Sul.

ORIGEM: Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD

PROCESSO (S): 50500.382230/2023-18

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: Não Há.

ENCAMINHAMENTO: PELA AUTORIZAÇÃO DA INCLUSÃO DE INVESTIMENTO E AUTORIZAÇÃO DE INÍCIO DE OBRA.

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de proposta de deliberação que autoriza a Concessionária Autopista Litoral Sul S.A. a elaborar o projeto executivo e executar a obra referente a recuperação dos terraplenos localizados no km 232+600 sul (passivo ambiental denominado ponto 33), e seus adjacentes, km 232+480 sul (passivo ambiental denominado ponto 32) e km 232+800 sul (passivo ambiental denominado ponto 34) da BR-101/SC, em caráter emergencial.

2. DOS FATOS

2.1. Por meio da Carta ALS/REG/23122101 (21059683), de 21 de dezembro de 2023, acrescida das Cartas ALS/GTE/23062301 (23432427), de 13 de maio de 2024, ALS/GTE/24052702 (23726637), de 27 de maio de 2024, e ALS/GTE/24071601 (24721991), de 16 de julho de 2024, a Concessionária Autopista Litoral Sul pleiteia o reequilíbrio econômico-financeiro em razão da necessidade de recuperação dos passivos ambientais localizados no trecho de 23,64 km da BR-101/SC, compreendido entre o km 221,04 e o km 244,680, passivos ambientais incorporados ao escopo do Contrato de Concessão nº 001/2013, por meio do [Termo aditivo nº 001/2012](#).

2.2. O pedido de autorização para intervenção nos passivos ambientais decorre de sinistros identificados na região conhecida como "Morro dos Cavalos", entre o km 230+000 e o km 235+540 da BR-101/SC, cuja causa principal foi o excesso de chuvas registrado na região.

2.3. Em 2021, verificou-se um agravamento no terrapleno localizado no km 232+600 sul (identificado como passivo ambiental, ponto 33) da BR-101/SC, o qual já apresentava riscos anteriores. Esse agravamento foi potencializado pelas intensas precipitações observadas nos anos subsequentes, em 2022 e 2023, culminando em deslizamento de terra e na necessidade de intervenção emergencial. Em 2022, novas precipitações intensas resultaram no colapso parcial da estrutura, que já se encontrava classificada como passivo ambiental desde 2013.

2.4. Em abril de 2024, chuvas intensas na região do "Morro dos Cavalos", em Palhoça/SC, provocaram deslizamentos de solo e rochas, bloqueando a BR-101/SC no trecho entre os km 229 e km 236. A interrupção do tráfego ocorreu entre os dias 13 e 16 de abril, causando prejuízos econômicos e logísticos de grande monta, com destaque para a interrupção do fluxo de mercadorias e atrasos no transporte. Ressalta-se que a BR-101/SC constitui via essencial para o transporte interestadual e internacional de bens e serviços, sendo um eixo estratégico para o comércio no Mercosul. Dessa forma, as intervenções se tornam urgentes para evitar novos incidentes, garantir a segurança dos usuários e assegurar a estabilidade da rodovia.

2.5. Nesse contexto, a Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD por meio da Gerência Fiscalização de Infraestrutura e Operação Rodoviária - GEFOP concluiu pela necessidade de intervenção no terrapleno localizado no km 232+600 sul (passivo ambiental denominado ponto 33), indicando riscos significativos à segurança dos usuários, devido à proximidade ao corpo estradal e a evolução das ocorrências. E por fim, recomenda a execução imediata das intervenções necessárias para assegurar a segurança e a operacionalidade da rodovia.

2.6. Sobre os terraplenos adjacentes, localizados no km 232+480 (ponto 32) e km 232+800 (ponto 34) da BR-101/SC, a Concessionária justifica na Carta ALS/GTE/24071601 (24721991), de 16/07/2024, a necessidade da solução técnica contemplar para os três pontos, de forma a evitar instabilidades criadas pela própria execução de obra executada parcialmente no maciço bem como transtornos relacionados à segurança viária em decorrência da execução posterior da obra na mesma região.

2.7. Por todo o exposto, e considerando que a Concessionária já sinalizou o risco de novos escorregamentos em novos períodos de chuvas intensas, a recuperação destes terraplenos devem ser tratadas como uma intervenção emergencial.

2.8. Nesse sentido, a Gerência de Gestão de Investimentos Rodoviários emitiu a Nota Técnica SEI Nº 6147/2024/COGIN/GEGIR/SUROD/DIR/ANTT (25168181) no qual conclui que:

VIII. CONCLUSÃO

71. Inicialmente, esta Gerência reconhece o pleito de REEF da TP para Recuperação dos Terraplenos localizados no km 232+480 sul (passivo ambiental denominado ponto 32), km 232+600 sul (passivo ambiental denominado ponto 33) e km 232+800 sul (passivo ambiental denominado ponto 34) da BR-101/SC, submetido pela Concessionária Autopista Litoral Sul, pois fora apresentada por seu representante legal e foi devidamente motivada, fundamentada e justificada tecnicamente, bem como respeitou os ditames legais, contratuais e regulamentares.

72. Ressalta-se, ainda, que esta análise se baseou na veracidade das fontes utilizadas pela Concessionária, nos termos das correspondências e demais documentos juntado aos autos.

73. Assim, após análise técnica pormenorizada e fortemente subsidiada por evidências, dados e informações que compõe os autos do presente processo, **manifestamo-nos pelo deferimento do pleito e pela viabilidade técnica e contratual da proposta de REEF da TP de recuperação dos terraplenos localizados nos km 232+600 Sul (Ponto 33) e seus adjacentes, km 232+480 sul (ponto 32) e km 232+800 sul (ponto 34) da BR-101/SC, em caráter emergencial, por ser conveniente, oportuno e de interesse público a inclusão deste investimento no presente momento, tendo em vista o risco à segurança viária.**

74. O reconhecimento do direito de recomposição dos dispêndios com a elaboração dos projetos executivos se dará integralmente por meio de Revisão Extraordinária do Contrato de Concessão, sendo que o efetivo reequilíbrio econômico-financeiro (efeito) com a inclusão dos valores na TP será realizado por meio de Revisão Ordinária subsequente, condicionada à aprovação do projeto executivo, que será avaliado e aceito previamente pela GEENG.

75. Perante o exposto, nos termos dos art. 44, 48 e 160 da Resolução ANTT nº 6.000/2022 (RCR 2), esta Gerência propõe à Diretoria Colegiada da ANTT a Minuta de Deliberação SEI nº 24744455 contendo a autorização da Concessionária em elaborar o projeto executivo e orçamento (com certificado de inspeção acreditada) e a autorização para execução da obra referente a recuperação de terrapleno em caráter emergencial.

76. Finalmente, será encaminhado a presente análise técnica e proposta de encaminhamento para conhecimento da Concessionária Autopista Litoral Sul e demais providências da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD.

(Grifo nosso)

2.9. Em 20/08/2024, a SUROD instruiu os autos com o Relatório à Diretoria nº 482/2024 (24768840), e encaminhou à Diretoria Colegiada para análise e deliberação. Em 21/08/2024, conforme Certidão (25340177), os autos foram distribuídos à esta relatoria mediante sorteio.

2.10. É o relatório. Passa-se à análise.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. O pedido de autorização para intervenção nos passivos ambientais decorre de sinistros identificados na região conhecida como "Morro dos Cavalos", se baseia no agravamento do grau de risco dos terraplenos, especialmente em relação ao efeito das chuvas ocorridas no local em 2022 e 2023, cabe salientar que os pontos tratados já se encontravam classificados como passivo ambiental desde 2013, tendo sido incorporados ao escopo do Contrato de Concessão nº 001/2013, por meio do [Termo aditivo nº 001/2012](#).

3.2. A Nota Técnica SEI Nº 6147/2024/COGIN/GEGR/SUROD/DIR/ANTT (25168181) apresenta síntese da proposta:

18. Por meio da Carta ALS/REG/23122101 (SEI nº 21059683), de 21/12/2023, complementada pela Carta ALS/GTE/23062301 (SEI nº 23432427), de 13/05/2024, a Concessionária Autopista Litoral Sul solicita reequilíbrio econômico-financeiro para recuperação dos passivos ambientais dos pontos 33, 14 e 21, situados no trecho de 23,64 km da BR 101/SC, entre o km 221,04 e km 244,680, incorporados ao escopo do Contrato de Concessão nº 001/2013 através do 1º Termo Aditivo.

19. O pedido se baseia no agravamento do grau de risco dos terraplenos, especialmente em relação ao efeito das chuvas ocorridas no local em 2022:

Figura 3 - Nível de risco - Relatórios de monitoração, extraído da Carta ALS/REG/23122101 (SEI nº 21059683)

PONTO	LOCALIZAÇÃO	ANO	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
14	230+250 até 230+300	GRAU DE RISCO	Nível 0	Nível 0	Nível 1	Nível 1	Nível 1	Nível 1	Nível 1	Nível 0	Nível 1	Nível 1	Nível 2
21	231+140 até 231+220	GRAU DE RISCO	Nível 2	Nível 0	Nível 1	Nível 1	Nível 1	Nível 1	Nível 1	Nível 0	Nível 0	Nível 0	Nível 2
33	232+600 até 232+700	GRAU DE RISCO	Nível 2	Nível 0	Nível 0	Nível 0	Nível 0	Nível 0	Nível 0	Nível 0	Nível 3	Nível 2	Nível 2

Figura 2 - Nível de Risco - Relatórios de Monitoração

Fonte: Carta ALS/REG/23122101 (SEI nº 21059683)

20. Ressalta-se que, em seu pedido a Concessionária informa na Carta ALS/REG/23122101, que no ano de 2021 o passivo do ponto 33 sofreu um sinistro também por excesso de chuvas e foi necessária uma intervenção emergencial pontual no local. Em relação aos pontos 14 e 21, esses mantiveram classificação de risco equilibrada até o último levantamento apresentado, referente ao ano de 2023.

21. Posteriormente, a Concessionária por meio da Carta ALS/GTE/24071601 (SEI nº 24721991), de 16/07/2024, diante de novos eventos de chuvas excepcionais que ocorreram em abril de 2024 e levaram a novo evento de instabilidade no passivo do ponto 33 solicita autorização para intervenção emergencial. Além disso, no referido documento a Concessionária também aponta que, após os sinistros foram realizados estudos de alternativas para recuperação da área e que considerando a correlação do ponto 33 com os pontos adjacentes, 32 (km 232+480) e 34 (km 232+700), restou demonstrada a necessidade de uma solução para o tratamento da área como um todo.

22. Dito isso, a Concessionária solicita que a Agência reconheça o direito de Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro da TP bem como providencie a autorização para elaboração de projeto executivo para a recuperação dos passivos ambientais de forma emergencial, em decorrência da situação de risco que se agrava nesses locais pelo aumento de chuvas na região.

23. Ressalta-se que a presente Nota Técnica irá abarcar somente o passivo localizado no ponto 33 (km 232+600 sul) e seus adjacentes, ponto 32 (Km 232+480 sul) e 34 ponto (km 232+700 sul) da BR-101/SC. Com relação aos passivos ambientais também pleiteados pela Concessionária, localizados no km 230+250 Sul (ponto 14) e no km 231+150 Sul (ponto 21) a análise será tratada em processos específicos.

3.3. A seguir a mesma Nota Técnica SEI Nº 6147/2024/COGIN/GEGR/SUROD/DIR/ANTT (25168181) apresenta análise de mérito:

3.4.

34. No âmbito do Termo Aditivo nº 001/2012, a monitoração, conservação e recuperação do Passivo Ambiental localizado km 232+600 Sul (Ponto 33) e seus adjacentes (ponto 32 e ponto 34) foram incluídas como obrigação da concessionária, estando listadas no Anexo 2A deste Termo, dentro dos denominados "Passivos Considerados".

35. Assim, caberia à Concessionária realizar todo o escopo de serviços definidos no PER, dentre eles a execução de obras em caso de instabilidade identificada nas monitorações.

36. Posteriormente, diante da não realização de obras na maioria dos passivos e tendo sido identificado pela ANTT, com base nas monitorações realizadas pela concessionária, a estabilidade dos referidos passivos indicando que não haveria necessidade de intervenções no curto prazo, em 2017, por meio da 12ª Revisão Extraordinária, foram retirados os custos anteriormente incluídos para tais intervenções.

37. Portanto, a concessionária passou a ser responsável somente pelas atividades de monitoração e conservação do passivo ambiental, sendo necessária solicitação de autorização à ANTT em caso de necessidade de recuperação, a ser considerado para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, desde que a existência ou agravamento dos referidos passivos não tenham sido causados por ela. Assim, de largada, para verificação da responsabilidade da Concessionária, dois pontos importantes devem ser analisados: a regularidade da contratação de seguros e o cumprimento das atividades de monitoração e conservação.

(...)

48. Logo, denota-se que a condição do talude foi decorrente de situação excepcional, dos documentos e manifestações juntadas ao presente processo, não foram identificados indícios de omissão por parte da Concessionária, no que tange o atendimento das obrigações a ela estabelecidas (monitoração e conservação).

49. Entretanto, para se resolver a situação do local, é necessária a execução de obra mais robusta, capaz de suportar eventos extremos. Portanto, fora do escopo das obrigações definidas à Concessionária, cabendo assim, o reequilíbrio econômico-financeiro da TP para garantir sua execução.

(...)

52. Do exposto, observa-se que a execução da presente obra está alinhada aos preceitos desta ANTT, visto a busca por obras resolutivas e que atendem a necessidade local. No caso, a execução de obra mais robusta irá contribuir para estabilização do terrapleno, consequentemente reduzindo prejuízos econômicos e logísticos decorrentes da interdição da rodovia devido corrida de materiais, reduzindo danos ao patrimônio da rodovia e principalmente, evitando riscos aos usuários.

53. Outro ponto de atenção é a manifestação realizada pela Concessionária na Carta ALS/GTE/24071601 (SEI nº 24721991), de 16/07/2024, que frisa a necessidade de intervenção emergencial no local, a saber:

Toda essa região é composta por taludes de corte e encostas que alternam entre solo e rocha e, conforme informado anteriormente, já foram registradas diversas rupturas no local em diferentes pontos, a não-execução da obra em sua totalidade implicaria na manutenção de pontos com conhecido histórico de instabilidade e que representam risco aos usuários.

Desta forma, não é recomendado o tratamento pontual dos locais de ruptura e sim a aplicação de soluções que efetivamente contenham as instabilidades no maciço como um todo, evitando a ocorrência de novos eventos na área, conforme observado recentemente.

Dito o exposto, aguardamos o parecer favorável referente ao pleito de reequilíbrio econômico-financeiro para os passivos denominados "Ponto 32", "Ponto 33" e "Ponto 34".

Reforçamos que se trata de uma obra de caráter emergencial, caracterizada pelo agravamento do risco no local em decorrência de chuvas intensas, onde houve escorregamento de terra e blocos de rocha, colocando em fragilidade a estabilidade dos taludes e, por consequência, a segurança do usuário da rodovia. (Grifo nosso)

54. Corroborando com o pedido da Concessionária, o Despacho GEFOP SEI nº 23282106, de 03/05/2024, que aponta a necessidade de intervenção no local, ainda em 2024, diante da Nota de Risco das monitorações dos últimos dois anos:

Com as informações das notas de riscos dos últimos 5 (cinco) anos, apresentadas pela Concessionária e consolidadas na Tabela 1 deste documento, e levando-se em conta os prazos para intervenção estabelecidos no item 2.1 do Relatório Padrão da ANTT, transcrito acima, podemos considerar os seguintes prazos para recuperação dos terraplenos:

[...]

Ponto 33 - km 232+520 S1: até 2024, pois foi classificado com Nota de Risco 2 nas Monitorações de 2022 e 2023. (Grifo nosso)

55. Sobre o assunto, a Nota Técnica SEI nº 4975/2024/SC/ESREGROD-ITAPEMA/SUL/COROD/GEFOP/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 24252870), recomenda o seguinte:

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

4.1 Após análise detalhada dos aspectos operacionais, de segurança viária, da situação de campo e da emergencialidade dos terraplenos localizados no Morro dos Cavalos - BR-101/SC, conclui-se que:

[...]

Emergencialidade: Os escorregamentos de solo e deslizamentos de rochas em abril de 2024 causaram obstrução total entre os quilômetros 229 e 236 da BR-101/SC, resultando em significativos prejuízos econômicos e logísticos. **A urgência das intervenções é crítica para garantir a estabilidade da rodovia e mitigar riscos à segurança e economia regional.**

4.2 Recomenda-se a execução imediata das intervenções necessárias para assegurar a segurança e a operacionalidade da rodovia. (Grifo nosso).

(...)

60. Por todo o exposto, esta GEGIR entende pela pertinência do pleito da Concessionária, concluindo pela emergencialidade da obra, a qual deve ser executada para corrigir o passivo do Ponto 33 e seus adjacentes, Pontos 32 e 34. Levando em conta que se trata da mesma encosta, ou seja, tem a mesma gênese e por consequência sofre das mesmas origens de instabilidade. Com a aplicação de solução única em toda a área, se garantirá economia na contratação dos serviços e execução da obra e continuidade de solução de drenagem, observando-se assim, o princípio da modicidade.

(Grifos nossos)

3.5. A Superintendência de Infraestrutura Rodoviária por meio do Relatório à Diretoria nº 482/2024 (24768840), apresenta e corrobora a proposição da área técnica no sentido de recomendar que esta diretoria autorize "a Concessionária Autopista Litoral Sul S.A. a executar, em caráter emergencial, a obra referente a Recuperação dos Terraplenos localizados no km 232+480 sul (passivo ambiental denominado ponto 32), km 232+600 sul (passivo ambiental denominado ponto 33), e km 232+800 sul (passivo ambiental denominado ponto 34) tendo em vista a prioridade e urgência da obra para a segurança e trafegabilidade dos usuários da rodovia BR-101/SC, ficando caracterizado o interesse público, conveniência e oportunidade, da inclusão no Contrato de Concessão dos investimentos necessários para recuperação do trecho rodoviário, via Revisão Extraordinária, por ser o procedimento mais célere e efetivo".

3.6. A seguir por meio do Relatório à Diretoria nº 482/2024 (24768840) a SUROD apresenta proposta de encaminhamento pela autorização de e xecução das obras referentes a recuperação dos terraplenos citados.

4.1. Como proposta de encaminhamento, **recomendamos que a Diretoria Colegiada da ANTT delibere por autorização que a Concessionária Autopista Litoral Sul S.A. elabore o projeto executivo e orçamento (com certificado de inspeção acreditada) e execute a obra referente a recuperação dos terraplenos localizados no km 232+480 sul (passivo ambiental denominado ponto 32), km 232+600 sul (passivo ambiental denominado ponto 33), e km 232+800 sul (passivo ambiental denominado ponto 34), da BR- 101/SC, em caráter emergencial.**

4.2. Por todo o exposto, submete-se a presente instrução à apreciação da Diretoria Colegiada da ANTT para deliberação.

(Grifo nosso)

3.7. Cabe salientar que já com o processo em análise nesta Diretoria, a Concessionária Autopista Litoral Sul S.A. apresentou a Carta ALS/REG/24080203 (25679355), de 06/09/2024, direcionada a Gerência de Gestão de Investimentos Rodoviários-GEGIR, apresentando considerações acerca da análise exarada na Nota técnica 6147/2024/COGIN/GEGIR/SUROD/DIR/ANTT (25168181). Na manifestação a Concessionária expressa preocupação acerca da remuneração das obras, por entender o Sistema de Custos Referenciais de Obras - SICRO do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT não será suficiente para cobrir todos os custos, também apresenta algumas alternativas para solução, a saber:

Nesse sentido, aqui se faz relevante observar que se torna mister o reconhecimento não só de um valor de reequilíbrio, mas que esse valor seja suficiente para remunerar a Concessionária pelo montante que efetivamente será gasto, mesmo que, para tanto, lhe seja garantido o direito à prestação de contas, caso se comprove que, por meio de orçamento de mercado, o valor do orçamento SICRO não será suficiente para fazer frente aos custos da contratação.

De fato, por mais que a Concessionária pretenda fazer as obras, não pode, de forma alguma, e em consonância com o direito à justa remuneração e princípio do equilíbrio econômico-financeiro, arcar com custos além do risco que assumiu.

Propõe-se, assim, as seguintes alternativas para a solução da questão:

(i) a deliberação da Diretoria da ANTT com a autorização para elaboração dos projetos e orçamentos, bem como contendo orientação, para que sua aprovação pela área técnica responsável ocorra em regime de urgência e previamente à execução da obra;

(ii) que seja fixado um valor a ser reconhecido pela ANTT, permitindo que a Concessionária tenha garantido o reequilíbrio financeiro correspondente, e, caso comparado que o valor regulado não seja suficiente para remunerar a Autopista Litoral Sul, seja permitido que ela preste contas e apresente notas fiscais, como garantia ao direito da justa remuneração, conforme procedimento descrito na Seção 8 da Res. 6000/2022. (Grifou-se)

3.8. A GEGIR por meio da OFÍCIO SEI Nº 31663/2024/COGIN/GEGIR/SUROD/DIR-ANTT (26497289) apresentou sua contrarrazões:

3. Primeiramente, quanto à justa remuneração pelos gastos com a obra, cabe à Concessionária apresentar o orçamento na base SICRO ou outro sistema referencial caso não exista composição no primeiro, no que couber, entretanto, para os gastos que em decorrência da natureza dos serviços não forem adequadamente remunerados pelas bases oficiais, a Concessionária deve apresentar todas as informações, documentos, dados e vidências, que justifiquem e comprovem os gastos incorridos deve apresentar todas as informações, documentos, dados e vidências, que justifiquem e comprovem os gastos incorridos.

4. Ainda, quanto a autorização de elaboração de projetos e orçamentos, nas conclusões da referida nota consta proposta de Minuta de Deliberação SEI nº 24744455 à Diretoria Colegiada da ANTT, contendo a autorização da Concessionária em elaborar o projeto executivo e orçamento (com certificado de inspeção acreditada) e a autorização para execução da obra referente a recuperação de terrapleno em caráter emergencial. Também é disciplinado o correspondente reequilíbrio econômico-financeiro, pela elaboração de projeto e execução da obra, conforme projeto e orçamento aceito pela GEENG.

5. Pontua-se que, o valor considerado na nota técnica é apenas para fins de decisão da instância competente para autorização de elaboração de projetos e execução das obras, sendo que o valor final será decorrente do projeto e orçamento aprovado.

6. Assim, a Diretoria Colegiada delibere pelos termos da Minuta de Deliberação SEI nº 24744455, essa Concessionária será cientificada da autorização para elaboração dos projetos e execução das obras, em paralelo, as áreas competentes da ANTT serão devidamente cientificadas, assim como situadas na natureza e particularidade da obra.

7. Sendo o que nos cumpre para o momento, permanecemos à disposição para maiores esclarecimentos que se façam necessários.

(Grifos nossos)

3.9. Dessa forma, entendo que estão sanados os pontos levantados. Ademais, a forma como tais pleitos devem ser tratados já está fixada em regulamento desta agência, sendo que a Segunda Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias (RCR 2), aprovada por meio da Resolução ANTT Nº 6.000, de 1º de dezembro de 2022, em especial em sua "Seção III - Obras e serviços não previstos inicialmente no contrato de concessão", nos arts. 44, 48, e em sua "Seção VII-Execução de obra ou serviço emergencial", no Art. 160, dispõe:

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:

I - determinar a realização de ajustes e correções, em caso de incompletude ou desconformidade com o contrato de concessão ou normativos vigentes;

II - Consultar a Comissão Tripartite da rodovia, de forma não vinculante, sobre a adequação do projeto funcional em função de possíveis reflexos decorrentes de execução ou de sua implementação, sob a ótica dos lindeiros do interesse geral.

III - informar a ausência de interesse na inclusão ou alteração;

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

V - submeter para Diretoria proposta de autorização de realização do projeto executivo ou estudo de viabilidade, cujo preço de venda supere o valor previsto no inciso III.

§ 2º A concessionária disporá do prazo de 60 (sessenta) dias para representar o projeto funcional corrigido, em caso de determinação de diligência, contado do recebimento da notificação da ANTT, ou outro prazo indicado pela Superintendência competente.

§ 3º A concessionária disporá do prazo de 180 (cento e oitenta) dias para apresentar o projeto executivo acompanhado do certificado de inspeção acreditada, ou, se for o caso, estudo de viabilidade, em caso de aceitação ou aceitação com ressalvas do projeto funcional, contado do recebimento da autorização.

(...)

Art. 48. Para realização de obra ou serviço emergencial, a concessionária deverá realizar a intervenção seguindo projeto executivo aceito, quando existente, e apresentar projeto as built após a sua conclusão, para avaliação da Superintendência competente.

(...)

Art. 160. A realização de obra ou serviço emergencial está condicionada à autorização, de ofício ou mediante solicitação.

3.10. Nesse sentido, escorrei o entendimento da área técnica pelo deferimento do pleito e pela viabilidade técnica e contratual da proposta de Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro - REEF da Tarifa de Pedágio - TP devido pela recuperação dos terraplenos localizados nos km 232+600 Sul (Ponto 33) e seus adjacentes, km 232+480 sul (ponto 32) e km 232+800 sul (ponto 34) da BR-101/SC, em caráter emergencial, **ficando caracterizado o interesse público, a conveniência e a oportunidade de a inclusão deste investimento no presente momento, tendo em vista o risco à segurança viária.**

3.11. Por fim, conforme explicitado pela área técnica na Nota Técnica SEI Nº 6147/2024/COGIN/GEGIR/SUOD/DIR/ANTT (25168181), corroborado pelo Relatório à Diretoria nº 482/2024 (24768840), o reconhecimento do direito de recomposição dos dispêndios com a elaboração dos projetos executivos se dará integralmente por meio de Revisão Extraordinária do Contrato de Concessão, sendo que o efetivo reequilíbrio econômico-financeiro (efeito) com a inclusão dos valores na TP será realizado por meio de Revisão Ordinária subsequente, condicionada à aprovação do projeto executivo, nos termos dos art. 44, 48 e 160 da Resolução ANTT nº 6.000/2022, a segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias (RCR 2).

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o exposto, VOTO por

- a) Autorizar a Concessionária Autopista Litoral Sul S.A. a elaborar o projeto executivo e orçamento com certificado de inspeção da obra emergencial de recuperação dos terraplenos localizados nos km 232+480 sul (passivo ambiental denominado ponto 32), km 232+600 sul (passivo ambiental denominado ponto 33) e km 232+800 sul (passivo ambiental denominado ponto 34) da BR- 101/SC.
- b) Autorizar a Concessionária Autopista Litoral Sul S.A a executar a obra, em caráter emergencial, de recuperação dos terraplenos localizados nos km 232+480 sul (passivo ambiental denominado ponto 32), km 232+600 sul (passivo ambiental denominado ponto 33) e km 232+800 sul (passivo ambiental denominado ponto 34) da BR- 101/SC conforme projeto executivo aceito pela unidade organizacional competente da ANTT, tendo em vista a prioridade e urgência da obra para a segurança e trafegabilidade dos usuários da rodovia BR-101/SC.
- c) Devido a execução da obra e elaboração do projeto executivo e orçamento de obra não prevista inicialmente no Programa de Exploração da Rodovia-PER, será assegurado à Concessionária Autopista Litoral Sul a correspondente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da tarifa de pedágio, via processo de revisão extraordinária do Contrato do Edital de Concessão nº 003/2007, após o aceite pela unidade organizacional competente da ANTT do projeto executivo e orçamento com certificado de inspeção da obra, nos termos da Minuta de Deliberação DLL (26621722) acostada aos autos.

Brasília, 14 de outubro de 2024.

LUCIANO LOURENÇO DA SILVA
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **LUCIANO LOURENÇO DA SILVA**, Diretor, em 14/10/2024, às 12:25, 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 **26628741** e o código CRC **FD627B51**.