



**RELATORIA:** DSL

**TERMO:** VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

**NÚMERO:** 060/2018

**OBJETO:** CONCESSIONÁRIA DAS RODOVIAS CENTRAIS DO BRASIL S/A – CONCEBRA. 2º TERMO ADITIVO AO CONTRATO RELATIVO AO EDITAL Nº 004/2013.

**ORIGEM:** SUINF

**PROCESSO(s):** 50500.046042/2018-61

**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** NOTA Nº 00154/2018/PF-ANTT/PGF/AGU  
PARECER Nº 00074/2018/PF-ANTT/PGF/AGU

**PROPOSIÇÃO DSL:** PELA CELBERAÇÃO DO TERMO ADITIVO.

**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

## I - DAS PRELIMINARES

O presente processo administrativo versa sobre proposta de celebração do 2º Termo Aditivo ao Contrato relativo ao Edital nº 004/2013, celebrado entre esta Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e a Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S/A – CONCEBRA, que prevê a reprogramação de obrigações de investimentos com fundamento na Medida Provisória nº 800, de 18 de setembro de 2017; e Portaria nº 945, de 16 de novembro de 2017, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA.



## II – DOS FATOS E DA ANÁLISE PROCESSUAL

A Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S/A – CONCEBRA, por meio da Carta CNB DIR 2283/2017, de 11 de dezembro de 2017, solicitou análise desta Agência Reguladora acerca da reprogramação de investimentos naquela concessão rodoviária federal, conforme previsto na Medida Provisória nº 800, de 2017, regulamentada pela Portaria MTPA nº 945, de 2017.

Em primeira análise, a Gerência de Fiscalização e Controle Operacional – GEFOR, da Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF, elaborou o PARECER TÉCNICO Nº 025/2018/GEFOR/SUINF (fls. 25/29), assim consignado:

“(…)

### II. ANÁLISE

- **Proposta da Concessionária**

4. Segue abaixo a introdução da proposta da Concessionária encaminhada para compatibilizar os custos de conservação e manutenção da rodovia com a reprogramação dos investimentos na concessão:

*“DOCUMENTO 4 – Proposta de Compatibilização da Conservação e Manutenção da Rodovia.*

*O Artigo 4º, item III, da Portaria nº 945 do Ministério dos Transportes determina o que segue:*

*III – proposta de compatibilização da conservação e manutenção da rodovia com o novo cronograma de investimentos, considerando os parâmetros de desempenho previstos no contrato, bem como os respectivos efeitos econômico-financeiros;”*

*E, no § 5º, do Art. 1 define que:*

*“§ 5º Os investimentos reprogramados deverão ser integralmente executados até o décimo quarto ano da concessão, devendo os efeitos econômico-financeiros da reprogramação serem compensados nos termos do inciso II, art. 1º, da Medida Provisória nº 800, de 2017.”*

***Com base nas instruções da MP nº 800/17, Portaria nº 945/17-MT e estudo EVTEA original, foram redimensionados os custos de conservação e manutenção da rodovia de acordo com a nova reprogramação, obedecendo as diretrizes estabelecidas, concluindo pela execução de todos os investimentos previstos em 14 anos contados a partir da assunção da concessão. Como a assunção ocorreu em 05/03/2014 os investimentos previstos no Contrato e seus documentos vinculados, em especial ao PER, estarão concluídos até 04/03/2028.***

*A seguir está demonstrado o atendimento às determinações da MP e Portaria, da compatibilização da conservação e manutenção da rodovia.*

### 1. COMPATIBILIZAÇÃO DA CONSERVAÇÃO E MANUTENÇÃO DA RODOVIA

*1.2 Conservação da Rodovia:*

*Para avaliar os custos de conserva resultantes do novo cronograma foi adotado todas as premissas e custos constantes no EVTEA Volume 3 Tomo VI – item 3.6.14 Critérios de Dimensionamento Adotados no Estudo. Para elaboração do orçamento foi utilizado o arquivo em Excel - Modelo Operacional – Trecho 05, no qual consta a modelagem adotada e a base de custos do EVTEA original.*

*Com relação ao dimensionamento dos custos indiretos de conserva, esse estudo manteve exatamente igual ao já previsto no EVTEA original. A variação de custo devido ao novo cronograma seu deu apenas na alocação das equipes.*

*Tabela 1 - Considerações - Equipes de Conservação de Rotina – Pavimento*

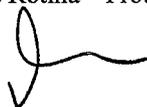
**CENÁRIO 14 ANOS**

4	CONSERVAÇÃO DA RODOVIA	Recursos	Acionamentos
4.1	PAVIMENTO		
4.1.1	Equipe Multifuncional Tapa-Buracos	Ano 1 --> trecho/150km * 6 meses	42
		Ano 2 - 6 --> trecho/200km * 6 meses	30
		Ano 7 - 9 --> trecho/250km * 6 meses	24
		Ano 10 - 12 --> trecho/300km * 6 meses	18
		Ano 13 - 14 --> trecho/300km * 5 meses	15
		Ano 15 - 30 --> trecho/300km * 4 meses	12

**CENÁRIO 14 ANOS**

4	CONSERVAÇÃO DA RODOVIA	Recursos	Acionamentos
4.1	PAVIMENTO		
4.1.1	Equipe Multifuncional Tapa-Buracos	Ano 1 --> trecho/150km * 6 meses	42
		Ano 2 - 6 --> trecho/200km * 6 meses	30
		Ano 7 - 9 --> trecho/250km * 6 meses	24
		Ano 10 - 12 --> trecho/300km * 6 meses	18
		Ano 13 - 14 --> trecho/300km * 5 meses	15
		Ano 15 - 30 --> trecho/300km * 4 meses	12

*Tabela 2 - Considerações - Equipes de Conservação de Rotina – Proteção e Segurança*



**CENÁRIO 05 ANOS (EVTEA ORIGINAL)**

4	CONSERVAÇÃO DA RODOVIA	Recursos	Acionamentos
4.2	ELEMENTOS DE PROTEÇÃO E SEGURANÇA		
4.2.1	Equipes Multifuncionais Bate estacas	Ano 1 --> trecho/200km * 12 meses	60
		Ano 2 --> trecho/200km * 12 meses	60
		Ano 3 --> trecho/300km * 12 meses	36
		Ano 4 --> trecho/300km * 12 meses	36
		Ano 5 --> trecho/300km * 12 meses	36
		Ano 6 - 30 --> trecho/300km * 12 meses	36
4.2.2	Defensas Metálicas (material) - recomposição de lâminas/mês/equipe	Ano 1 --> 150	9,000.00
		Ano 2 --> 120	7,200.00
		Ano 3 --> 100	3,600.00
		Ano 4 --> 90	3,240.00
		Ano 5 --> 80	2,880.00
		Ano 6 - 30 --> 80	2,880.00
4.2.3	Sinalização Horizontal (mão de obra, material e equipamento) recomposição em 100% da malha		8,523,360.00
4.2.4	Placas (material) - reposição de X m2/km de pista/mês	Ano 1 --> 0,5 m2/km/mês	112,461.00
		Ano 2 --> 0,4 m2/km/mês	89,968.80
		Ano 3 --> 0,3 m2/km/mês	67,476.60
		Ano 4 --> 0,2 m2/km/mês	44,984.40
		Ano 5 --> 0,1 m2/km/mês	22,492.20
		Ano 6 - 30 --> 0,1m2/km/mês	22,492.20

**CENÁRIO 14 ANOS**

4	CONSERVAÇÃO DA RODOVIA	Recursos	Acionamentos
4.2	ELEMENTOS DE PROTEÇÃO E SEGURANÇA		
4.2.1	Equipes Multifuncionais Bate estacas	Ano 1 --> trecho/200km * 12 meses	60
		Ano 2 - 6 --> trecho/200km * 12 meses	60
		Ano 7 - 9 --> trecho/300km * 12 meses	36
		Ano 10 - 12 --> trecho/300km * 12 meses	36
		Ano 13 - 14 --> trecho/300km * 12 meses	36
		Ano 15 - 30 --> trecho/300km * 12 meses	36
4.2.2	Defensas Metálicas (material) - recomposição de lâminas/mês/equipe	Ano 1 --> 150	9,000.00
		Ano 2 - 6 --> 120	7,200.00
		Ano 7 - 9 --> 100	3,600.00
		Ano 10 - 12 --> 90	3,240.00
		Ano 12 - 14 --> 80	2,880.00
		Ano 15 - 30 --> 80	2,880.00
4.2.3	Sinalização Horizontal (mão de obra, material e equipamento) recomposição em 100% da malha		8,523,360.00
4.2.4	Placas (material) - reposição de X m2/km de pista/mês	Ano 1 --> 0,5 m2/km/mês	112,461.00
		Ano 2 - 6 --> 0,4 m2/km/mês	89,968.80
		Ano 7 - 9 --> 0,3 m2/km/mês	67,476.60
		Ano 10 - 12 --> 0,2 m2/km/mês	44,984.40
		Ano 12 - 14 --> 0,1 m2/km/mês	22,492.20
		Ano 15 - 30 --> 0,1m2/km/mês	22,492.20

- **Proposta da ANTT**

5. Conforme exposto acima, a proposta de compatibilização dos custos de conservação e manutenção dos serviços previstos no PER, com a reprogramação de investimentos autorizados pela MP nº 800, baseou-se em premissas e custos constantes no Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA, considerando critérios de dimensionamento e modelagem adotados no referido Estudo.

6. Destacamos que a GEFOR não detém a expertise das informações constantes no EVTEA, visto tratar-se de dados não ligados diretamente às competências conferidas a esta Gerência. Dessa forma, entendemos não ser possível a GEFOR emitir juízo de valor a respeito do tema, visto haver outros órgãos na SUINF com maior domínio dos dados constantes no EVTEA para eventual análise.

7. Além disso, a Concessionária apresentou proposta de alteração dos parâmetros de desempenhos previstos na frente de Recuperação e Manutenção, baseado nos índices de severidade e gravidade de acidentes ocorridos no ano de 2017 na rodovia.

8. A Concessionária apresentou uma matriz de correlação entre os parâmetros de desempenho previstos no PER com a severidade de gravidade dos referidos acidentes, estabelecendo uma ordem de priorização entre os parâmetros de desempenho previstos no item 3.1 do PER.

9. A GEFOR entende que deve ser mantida o cronograma dos parâmetros de desempenho previstos no EVTEA original, com as adequações necessárias a reprogramação dos investimentos propostos pela CONCEBRA. Dessa forma, segue a análise da GEFOR quanto aos itens previstos no capítulo 3.1 do PER.

#### **Item 3.1.1 – Pavimento**

10. Com relação aos parâmetros de desempenho das fases de Recuperação e Manutenção do Pavimento, previstos no item 3.1.1 do PER, esta Gerência havia proposto congelar os parâmetros de desempenho previstos ao final do 48º mês de concessão, para que permanecesse vigentes até o fim da fase de recuperação, tendo em vista garantir maior conforto e segurança para os usuários da rodovia.

11. No entanto, entendemos ser mais condizentes com as premissas da Medida Provisória nº 800/2017 e Portaria nº 945/2017, de 26/11/2017, do Ministério do Transportes, Portos e Aviação, considerar os parâmetros de desempenho previstos na data de publicação da MP nº 800/2017, de 18/09/2017, para serem congelados ao longo da fase de recuperação da rodovia. Nesse caso, os parâmetros a serem considerados até o fim da fase de recuperação, é o de 36 meses.

12. Além disso, considerando que o cronograma dos parâmetros de desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção previsto no PER, considera o fim da fase de recuperação concomitante com o prazo final previsto no contrato para a conclusão da duplicação da rodovia, entendemos ser pertinente transferir os parâmetros de desempenho previstos no 60º mês concessão para o 168º mês concessão.



13. Além disso, depreende-se do parâmetro de desempenho do pavimento “ Desnível entre a faixa de tráfego e o acostamento, nos trechos em pista dupla”, no qual prevê a ausência total do referido desnível ao fim do 60º mês concessão, que não foi parametrizado no texto o desnível aceitável entre as faixas de rolamento e acostamento das pistas simples, ou seja, trechos ainda não duplicados. Dessa forma, a pista simples poderia apresentar desníveis inadequados para a segurança e conforto do usuário da rodovia, sem que a fiscalização da ANTT pudesse emitir Termos de Registros de Ocorrências ou Autos de Infrações pela inconformidade.

14. Entendemos que o contrato de concessão não disciplinou tal instituto pelo fato do contrato prevê a duplicação de todo o trecho até o 5º Ano Concessão, a partir do qual o a ausência de desnível poderia ser cobrada de todo o trecho concedido, visto que a rodovia estaria integralmente duplicada.

15. Desta feita, como a lógica do contrato será alterada para as pistas sejam duplicadas até o 168º mês de concessão, entendemos ser necessário inserir parâmetro de desempenho específico para disciplinar a ausência de desnível entre a pista de rolamento e acostamento das pistas simples que não foram duplicadas.

16. Dessa forma, propomos inserir o parâmetro de desempenho “ Ausência de desnível entre a faixa de tráfego e o acostamento nos trechos não incluídos no parâmetro anterior (pistas simples ainda não duplicadas) ”, prevendo a ausência de desnível no 72º mês concessão.

17. A respeito dos parâmetros de desempenho “Altura de areia (HS), compreendida no intervalo:  $0,6 \text{ mm} < HS < 1,2 \text{ mm}$  (para camadas porosas de atrito dispensa-se o limite máximo) ” e “ Valor da resistência à derrapagem:  $VRD > 47$ ”, propomos que eles sejam considerados no 72º mês concessão, visando maior segurança ao usuário da rodovia.

18. Diante do exposto acima, apresentamos em Anexo proposta de reprogramação dos parâmetros de desempenho analisados.

### **Item 3.1.2 – Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança**

19. Com relação aos parâmetros de desempenho das fases de Recuperação e Manutenção da Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança, previstos no item 3.1.2 do PER, esta GEFOR entende que devido aos parâmetros ficarem congelados até o final do 168º mês de concessão, seria adequado que fosse exigido os parâmetros de desempenho previstos ao final do 48º mês de concessão, tendo em vista garantir maior conforto e segurança para os usuários da rodovia. No caso do item em questão, serão mantidos os parâmetros de desempenho previstos no 36º mês da fase de recuperação, e alterados os parâmetros do fim da fase de recuperação do 60º mês para o 168º ano concessão.

20. Diante do exposto acima, apresentamos no Anexo proposta de reprogramação desta GEFOR dos parâmetros de desempenho em questão.

### **Item 3.1.3 – Obras de Artes Especiais**

### **Item 3.1.8 – Sistemas Elétricos e de Iluminação**



21. Com relação aos parâmetros de desempenho das fases de Recuperação e Manutenção das Obras de Artes e Especiais e Sistemas Elétricos de Iluminação, não apresentamos objeção a proposta da Concessionária, tendo em vista que os parâmetros de desempenho da fase de recuperação passam a vigorar a partir do 168º mês concessão.

22. Diante do exposto acima, apresentamos no Anexo proposta de reprogramação desta GEFOR dos parâmetros de desempenho em questão.

### **Item 3.1.6 – Canteiro Central e Faixa de Domínio**

23. Com relação aos parâmetros de desempenho das fases de Recuperação e Manutenção do Canteiro Central e Faixa de Domínio, apresentamos objeção à proposta da Concessionária, tendo em vista que os parâmetros de desempenho alterados na fase de recuperação (regularização de acessos e desocupação da faixa de domínio) se relacionarem apenas à aspectos de ações administrativas da Concessionária.

24. Dessa forma, entendemos que não se faz necessário alterar os prazos previstos para os parâmetros de desempenho dos referidos itens.

### **Demais Itens da Frente de Recuperação e Manutenção do PER**

25. Para os demais itens previstos na Frente de Recuperação e Manutenção do PER, Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes, Terraplenos e Estruturas de Contenção e Implantação e Recuperação das Edificações e Instalações Operacionais, não ser faz necessária qualquer análise, visto não haver fases de recuperação para esses elementos.

### **III. CONCLUSÃO**

26. Considerando a análise e argumentos expostos no corpo desta Nota Técnica, encaminhamos proposta de análise da GEFOR sobre os parâmetros de desempenho de infraestrutura, que poderão ser aplicados na Reprogramação dos investimentos das Concessionárias da 3ª Etapa - CONCEBRA." (sic)

Ato contínuo, os presentes autos foram remetidos para análise e apreciação da Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias – GEROR, da SUINF, que, nos termos da NOTA TÉCNICA Nº 033/GEROR/SUINF/2018 (fls. 40/42), assim se manifestou:

“(…)

### **3. Análise da minuta de Termo Aditivo ao Contrato de Concessão**

#### **CONSIDERANDOS**

9. O Termo Aditivo considera o cumprimento dos requisitos estabelecidos na legislação, por parte da concessionária, para solicitação da reprogramação de investimentos, e suas respectivas datas. São os requisitos a manifestação de interesse em aderir à reprogramação de investimentos prevista no art.1º, §1º da Medida Provisória nº 800/2017, o envio de toda documentação elencada no art. 4º da Portaria nº 945/2017 do MTPA, e confirmação, por parte da ANTT, de recebimento de toda esta documentação, conforme prevê o art.4º, §2º da referida Portaria.



#### *CLÁUSULA PRIMEIRA - DO OBJETO*

10. *A primeira cláusula trata do objeto do Termo Aditivo, a saber, disciplinar a suspensão das obrigações de investimentos vincendas e das multas correspondentes, bem como as condições em que os serviços continuarão sendo prestados pela concessionária.*

#### *CLÁUSULA SEGUNDA – DA SUSPENSÃO DAS OBRIGAÇÕES VINCENDAS E DAS MULTAS CORRESPONDENTES*

11. *A cláusula segunda trata da suspensão das obrigações dos investimentos objeto da repactuação, de forma retroativa, considerando a data de manifestação de adesão da Concessionária, de acordo com o disposto no art. 3º da Portaria nº 945/2017 do MTPA, isto é, 02 de outubro de 2017.*

12. *A reprogramação dos investimentos será objeto de termo aditivo específico, conforme art. 4º, §4º da Portaria nº 945/2017 do MTPA, devendo ser celebrado no prazo de até 60 (sessenta) dias após o recebimento, pela ANTT, da documentação devida, prorrogáveis por igual período, a critério da Agência. Caso não seja firmado o termo de reprogramação de investimentos, por qualquer motivo, a suspensão das obrigações de investimentos e das multas correspondentes cessará.*

#### *CLÁUSULA TERCEIRA – DA CONTINUIDADE DE PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS*

13. *A cláusula terceira trata da obrigação, por parte da Concessionária, de continuar a prestação de serviços nos níveis e parâmetros estabelecidos no Contrato de Concessão, que não forem afetados pela suspensão de obrigações dos investimentos repactuados.*

14. *Já nos trechos afetados pela suspensão das obrigações de investimentos, a concessionária deverá manter os Parâmetros de Desempenho estabelecidos no Anexo I do Termo Aditivo, adequados a cada reprogramação.*

#### *CLÁUSULA QUARTA – DA VIGÊNCIA E PUBLICAÇÃO*

15. *A cláusula quarta estabelece o prazo de vigência do Termo Aditivo como sendo a partir de sua publicação no Diário Oficial da União (DOU), e define que a publicação correrá às expensas da ANTT, nos termos do parágrafo único do art. 61 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.*

16. *As demais cláusulas do Termo Aditivo seguem padrão de definição de ratificação das demais disposições originais do Contrato de Concessão que não tiverem sido modificadas pelo Termo Aditivo, e foro.*

#### **4. Considerações finais**

17. *Esta Nota Técnica apresentou uma análise da minuta padrão de Termo Aditivo referente à implementação de alterações de Contrato de Concessão em razão da reprogramação de obrigações de investimentos, fundamentada na Medida Provisória nº 800, de 18 de setembro de 2017.*



18. *Por fim, importa destacar que a ANTT e a Concessionária convergiram em relação às disposições do Termo Aditivo em comento, não havendo discordâncias.*

19. *Os demais documentos e processo que subsidiam a tomada de decisão sobre a formalização dos Termos Aditivos, além de quatro vias do Termo Aditivo, acompanham a Nota Técnica, além de alguns documentos citados nesta Nota Técnica.*

20. *Pelo exposto, submete-se esta Nota Técnica e a minuta de Termo Aditivo à decisão superior. Solicita-se à SUINF, em caso de concordância com a minuta de Termo Aditivo, o encaminhamento do processo ao APGAB visando a obtenção de chancela junto à PF-ANTT.” (sic)*

Instada a se manifestar, a Procuradoria Federal junto à ANTT – PF/ANTT, proferiu a NOTA Nº 00154/2018/PF-ANTT/PGF/AGU (fls. 51/52v.), na qual reiterou os termos do PARECER N. 00074/2018/PF-ANTT/PGF/AGU (fls. 52/56), que analisou minuta padrão de Termo Aditivo referente à matéria ora em cotejo, a saber:

“(…)

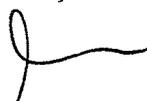
3. *Pois bem, o tema ora submetido à análise jurídica já foi apreciado nos autos nº 50500.008800/2018-43, por meio do PARECER n. 00074/2018/PF-ANTT/PGF/AGU em anexo. Na ocasião, havia sido aprovada a minuta padrão do termo aditivo de suspensão das obrigações que, neste momento, consta dos presentes autos (fls. 43/49) com os dados concretos relacionados especificamente à concessão titularizada pela CONCEBRA.*

4. *Na ocasião dos autos, quanto aos aspectos estritamente jurídicos, a minuta de fls. 43/49 coincide rigorosamente com a minuta padrão que já havia sido objeto de aprovação anterior, motivo pelo qual, neste momento, cabe apenas reiterar os fundamentos jurídicos que já constam da manifestação anexa.*

5. *O que a minuta constante dos autos traz de novidade consiste apenas nos dados concretos da Concessão e nos dados técnicos constantes do anexo I, temas que não demandam pronunciamento jurídico.*

6. *Diante do exposto, abstraídos os aspectos técnicos e de conveniência e oportunidade para a prática do ato, manifesta este órgão jurídico pela possibilidade jurídica de celebração do termo aditivo nos termos da minuta acostada às fls. 43/49. A título de colaboração, registra a necessidade de correção do nome do Diretor-Geral.” (sic)*

Nesse sentido, acompanhando integralmente os encaminhamentos propostas pelas áreas técnica – SUINF; e jurídica – PF/ANTT, proponho por autorizar a celebração do Segundo Termo Aditivo ao Contrato relativo ao Edital nº 004/2013, celebrado entre esta Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e a Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S/A – CONCEBRA, tendo como objeto disciplinar a suspensão das obrigações de investimentos vincendas e das multas correspondentes, bem como as condições em que os serviços continuarão sendo prestados pela Concessionária.



#### IV – DA PROPOSIÇÃO FINAL

Com estas considerações, acolhendo integralmente os encaminhamentos propostos pelas áreas técnica e jurídica, VOTO por autorizar a celebração do Segundo Termo Aditivo ao Contrato relativo ao Edital nº 004/2013, celebrado entre esta Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e a Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S/A – CONCEBRA, tendo como objeto disciplinar a suspensão das obrigações de investimentos vincendas e das multas correspondentes, bem como as condições em que os serviços continuarão sendo prestados pela Concessionária.

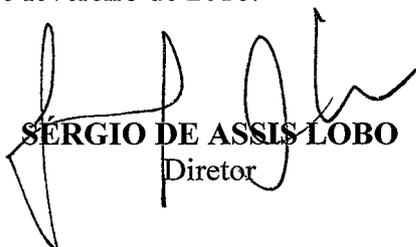
Por fim, cumpre ressaltar que considerando que a MP nº 800/2017 ainda tramita no Congresso Nacional, passível, portanto, de alterações em seu texto original ou mesmo de não ser aprovada naquela Casa Legislativa Federal, é importante ter claro que com a conversão da referida MP em Lei, o objeto do referido Termo Aditivo manterá sua plena eficácia. Caso a Medida Provisória não seja convertida em Lei, o Termo Aditivo perderá seu objeto.

Não obstante tal questão não tenha sido abordada pela área técnica e pela PF/ANTT, é relevante que no Termo Aditivo conste dispositivo que condicione a manutenção de seu objeto à conversão da MP 800/2017 em Lei.

Desta forma, submete-se ao Colegiado desta Agência a minuta do Termo Aditivo em anexo, prevendo tal situação no subitem 4.3 da Cláusula Quarta – Da Vigência e Publicação, para análise.

Por outro lado, considerando que a GEROR/SUINF informou que a Concessionária CONCEBRA se manifestou de acordo com o disposto na minuta de Termo Aditivo submetida também PF/ANTT, ressalte-se que a inserção do dispositivo acima indicado sem a consulta prévia àquela Parte Interessada não foi possível dado o prazo exíguo que a matéria foi submetida à análise desta diretoria.

Brasília, 21 de fevereiro de 2018.



**SÉRGIO DE ASSIS LOBO**  
Diretor

À Secretaria Geral, para prosseguimento.

Em, 21 de fevereiro de 2018.

Ass:



**FELIPE R. DA CUNHA ANDRADE**

Matrícula 1841376

CGE IV

Diretoria Sérgio Lobo - DSL