

Memorando nº 049/2018/SUINF

Brasília-DF, 25 de janeiro de 2018.

Ao GAB

Assunto: 7º Revisão Ordinária e 10º Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da ViaBahia Concessionária de Rodovias S.A.

Referência: Despacho n.º 01070/2018/PF-ANTT/PGF/AGU

1. Reportamo-nos ao Despacho n.º 01070/2018/PF-ANTT/PGF/AGU, 24 de janeiro de 2018, por meio do qual a Procuradoria Geral junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, analisa o Processo Administrativo que trata da 7º Revisão Ordinária e 10º Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da ViaBahia Concessionária de Rodovias S.A.

2. Na oportunidade aquela Procuradoria aponta o que segue:

*“De fato, na nova proposta de revisão, há duas questões processuais que ainda precisa ser saneadas: a) ausência de justificativa clara para inclusão dos investimentos, mormente porque não estamos diante de revisão quinquenal; e, b) devem ser renovadas as comunicações ao Ministério da Fazenda e ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. ”*

3. Sobre o primeiro ponto, esclarecemos que, segundo o exposto no Art. 2º da Resolução ANTT nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, que alterou a Resolução nº 675, de 04 de agosto de 2004:

*“Nas revisões extraordinárias serão consideradas as repercussões, decorrentes, única e exclusivamente, de fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito, fato da Administração, alteração unilateral do contrato, ou fato do príncipe que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da concessionária. ”*

4. Por outro lado, no Art. 2ºB da referida Resolução, consta que:

*“Nas revisões quinquenais serão consideradas as repercussões decorrentes de modificações por: alteração, inclusão, exclusão, antecipação ou postergação de obras ou serviços, com o objetivo de compatibilizar o PER com as necessidades*



*apontadas por usuários, concessionária e corpo técnico da ANTT, decorrentes da dinâmica do Sistema Rodoviário.”*

5. Entretanto, por meio da Nota nº 01925/2017/PF-ANTT/PGF/AGU, de 20 de setembro de 2017, a Procuradoria Federal junto à ANTT emitiu o seguinte posicionamento:

*“(…)*

*12. Diante do exposto, em consonância com o PARECER n. 01 5251201 7/PF-ANTT/PCF/AGU e as considerações adicionais acima, entende-se que a Administração deva ser orientada nos seguintes termos:*

*(…)*

*d) nas situações de transição, ou seja, quando a ANTT agiu sem ter uma orientação clara acerca da interpretação ora atribuída a Resolução no 5.17212016 e haja alterações do PER em andamento, deve-se ponderar caso a caso e justificar expressa e pormenorizadamente nos autos se não seria mais oneroso ao usuário perder o que eventualmente já foi gasto (com projetos executivos ou com obras em andamento, por exemplo) com vistas a aguardar o período da revisão quinquenal. Preferencialmente, deve-se aguardar a revisão quinquenal.”*

6. Cumpre destacar que o ACÓRDÃO 2185/2017 – PLENÁRIO, de 04 de outubro de 2017, do Tribunal de Contas da União – TCU, deliberou o seguinte:

*9.4. determinar à Agência Nacional de Transportes Terrestres, com fundamento no art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que:*

*9.4.2. no prazo de 60 (sessenta) dias, apresente plano de ação, contendo responsáveis e prazos para a implantação do Centro Nacional de Supervisão Operacional das rodovias concedidas;*

7. Ocorre que a implantação do Centro Nacional de Supervisão Operacional – CNSO exige investimentos, seja por meio do Orçamento Geral da União - OGU, seja por meio das receitas decorrentes do pagamento de tarifa de pedágio. Assim, a Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF, está buscando a uniformização da infraestrutura de monitoramento da operação hoje previstas nos contratos de concessão, hoje não uniforme, como a implantação de sistema de câmeras de monitoramento (CFTV) e cabeamento de fibra óptica, para iniciar de fato a implantação e operação do CNSO.

8. No caso específico da ViaBahia, os cabos de fibra ótica implantados pela concessionária estão operando em sua capacidade máxima, não havendo disponibilidade de fibras óticas, ou fibras óticas apagadas, para o atendimento às necessidades do CNSO a ser instalado. Segundo a concessionária, atualmente todas as fibras óticas do tipo monomodo implantadas já estão acesas e em uso para captação e



transmissão de dados do Sistema de Controle de Tráfego e demais equipamentos.

9. Como não existe a obrigação contratual de que a ViaBahia amplie as suas instalações operacionais para o fornecimento de dados à ANTT, tornou-se necessário a implantação de uma nova rede de fibra ótica na rodovia BR-324, entre os municípios de Salvador/BA e Feira de Santana/BA, e na rodovia BR-116, entre o município de Feira de Santana/BA e a Divisa BA/MG.

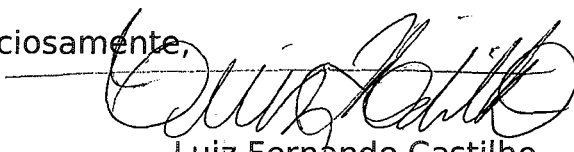
10. Cabe destacar a receita decorrente da exploração da capacidade excedente dessas fibras ainda poderão ser revertidas à modicidade tarifária em benefício aos usuários, o que também consiste em melhoria do modelo de exploração da faixa de domínio em rodovias federais concedidas.

11. Por outro lado, as câmeras de CFTV atualmente instaladas no trecho concedido à ViaBahia, conforme previsto originalmente no contrato de concessão, não permitem que a monitoração pretendida com a implantação do CNSO possa ser efetivada de forma a abranger todo o trecho. Nesse sentido, consideramos pertinente a inclusão de recursos no Cronograma Financeiro da ViaBahia, com vistas à complementação de investimentos necessários para a Substituição dos Call Boxes por CFTV nas BR-324/BA e BR-116/BA.

12. Tendo em vista que a rede de fibra ótica e as câmeras de CFTV visam atender as demandas internas da ANTT e dos usuários, entre as quais o projeto do CNSO, bem como o atendimento ao Departamento de Polícia Rodoviária Federal – DPRF, no que se refere à necessidade de acesso às imagens de câmeras em tempo real, consideramos não se tratar de investimentos que dependam de uma Revisão Quinquenal para serem realizados, pois se referem à questões intrínsecas à fiscalização operacional à cargo da ANTT e à fiscalização de tráfego à cargo da PRF, além do atendimento à determinação do TCU contida no ACÓRDÃO 2185/2017 – PLENÁRIO.

13. Por fim, no tocante ao Memorando n.º 036/2018/SUINF, a fundamentação técnica exarada à página 308, que trata da incidência do Desconto de Reequilíbrio na Tarifa Básica de Pedágio, é explicitada por meio da Nota Técnica n.º 001/2018/SUINF, de 18 de janeiro de 2018.

Atenciosamente,



Luiz Fernando Castilho

Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária