



**AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES**

Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
SCES, Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Polo 08, Brasília – DF, CEP 70.200-003.
Fone: (61) 3410.1741

NOTA TÉCNICA Nº 037/2016/GEINV/SUINF

Brasília, 30 de setembro de 2016

**Assunto: 12º Termo Aditivo – Obra da Nova Subida da Serra de Petrópolis/RJ
- Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio (CONCER)**

I. OBJETIVO

1. A presente Nota Técnica tem por objetivo apresentar proposta de Revisão Extraordinária do Programa de Exploração da Rodovia – PER, e respectivo cronograma físico-financeiro, da Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio S/A – CONCER em decorrência de ajuste no valor da obra da Nova Subida da Serra de Petrópolis (NSS) – item 6.5 do PER.
2. Esta proposta de revisão tem como objetivo ajustar o orçamento da obra da NSS, em decorrência dos apontamentos efetuados pela equipe de auditoria da SeinfraRodovias, do Tribunal de Contas da União, por meio do Relatório de Fiscalização TC n. 023.204/2015-0, especificamente no achado III.2.

II. ANÁLISE

3. Primeiramente, apresenta-se um breve histórico do processo referente à obra de implantação da NSS: no que diz respeito ao projeto executivo da obra, tem-se que o mesmo recebeu não objeção da Agência em 03/06/2011, conforme Ofício nº 889/2011/GEINV/SUINF, inclusive com a autorização para início da obra, condicionada ao atendimento das observações apontadas no Relatório de Análise de Projeto (RAP) nº 383/2011, de 02/06/2011. Em 09/06/2011, por meio do Ofício nº 931/2011/GEINV/SUINF, a autorização de início de obra foi suspensa até que houvesse aprovação do respectivo orçamento, bem como provisionamento de recursos no PER.

4. Ainda sobre o projeto executivo, em 13/01/2012, por meio do Ofício nº 078/2012/GEINV/SUINF, a GEINV/SUINF manifestou-se novamente sobre a não objeção do mesmo, considerando como atendidas as considerações do RAP supracitado. Neste mesmo expediente, reiterou a



**AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES**

Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
SCES, Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Polo 08, Brasília – DF, CEP 70.200-003.
Fone: (61) 3410.1741

necessidade de que se tivesse disponibilidade de recursos para execução da mesma.

5. A análise orçamentária pela ANTT iniciou-se em julho de 2012. Conforme relatado no RAP nº 580/2012, de 09/08/2012, a análise orçamentária da obra da NSS foi segmentada de acordo com os lotes do projeto. Coube à ANTT a análise dos lotes 01, 02, 05.

6. O Ministério dos Transportes, por meio da Secretaria Executiva, demandou o DNIT para que efetuasse a análise do orçamento das OAE, que contempla o lote 04, e das estruturas de contenção previstas em projeto. Além disso, constituiu equipe de trabalho específico para análise do projeto e orçamento do túnel (lote 03), tendo em vista que a ANTT não dispunha de profissionais especialistas nessas matérias.

7. Outro ponto importante é que, conforme relatado no RAP nº 580/2012, a análise partiu da premissa que o projeto executivo já havia recebido a não objeção da ANTT, ficando claro, naquele momento, que os questionamentos de ordem técnica do projeto fizeram-se necessários para elucidar eventuais dúvidas do orçamento ou para otimizar os recursos a serem empregados na obra. Portanto, não foi objeto da análise empreendida o questionamento acerca das soluções técnicas adotadas pela Concessionária, nem mesmo metodologia construtiva, o que se considerou exaurido nas análises anteriores.

8. O RAP nº 580/2012 foi encaminhado à Concessionária por meio do Ofício nº 1522/2012/GEINV/SUINF, de 17/08/2012, para apresentação das informações complementares para continuidade da análise da ANTT.

9. Após complementações ao orçamento da obra, o processo foi submetido à continuidade da análise orçamentária, com a participação das equipes demandadas pelo Ministério dos Transportes, cuja conclusão foi consolidada no RAP nº 218/2013, de 28/01/2013. O Ofício nº 306/2013/GEINV/SUINF, de 28/01/2013, informou à Concessionária o valor definido para a obra da Nova Subida da Serra de Petrópolis/RJ, que totalizou R\$ 269.286.260,55, a PI, que atualizado para a data-base do orçamento (maio de 2012) corresponde a R\$ 897.446.504,71.

10. O Contrato de Concessão, por sua vez, dispunha de uma verba de R\$ 80 milhões (ref. abril/1995) para execução das referidas obras. Diante da incerteza, à época da licitação, do valor necessário para execução das obras, o Contrato estabeleceu que os valores a maior ou a menor, obtidos da análise do projeto final da obra, seriam reequilibrados pelo Poder Concedente.

11. Com base nisso, a ANTT formalizou o 12º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão PG-138/95-00, em que estabeleceu o mecanismo e as condições de reequilíbrio contratual em decorrência do ajuste no valor total da obra.



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
SCEs, Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Polo 08, Brasília – DF, CEP 70.200-003.
Fone: (61) 3410.1741

12. Outro ponto a ser destacado refere-se à Resolução ANTT nº 1187/2005, de 09/11/2005, alterada pela Resolução ANTT nº 2554/2008, que estabelece o seguinte:

Art. 17 Após a aceitação do projeto executivo, eventuais complementações não ensejarão revisão do valor do projeto aprovado, salvo se autorizadas pela ANTT, em virtude de fatos supervenientes.

13. Desta forma, percebe-se que o dispositivo regulatório da ANTT estabelece que uma vez definido o valor global da obra, este somente poderá ser alterado por intermédio de autorização da Diretoria Colegiada da ANTT e em virtude de fatos supervenientes.

14. Por meio do Relatório de Fiscalização TC n. 023.204/2015-0, no achado III.2, a equipe de auditoria da SeinfraRodovias apontou que o orçamento aprovado pela ANTT para as obras da NSS apresenta alguns itens que não atendem ao critério previsto no Manual de Custos Rodoviários do DNIT ou que apresentam inconsistências quanto à formulação das composições de custos unitários.

15. Não se pode deixar de destacar o entendimento presente na literatura técnica referencial¹² sobre análise de orçamentos de que em uma obra a ser contratada por preço global, o orçamento deve ser avaliado desta forma, computando-se não só os sobrepreços, mas também aqueles itens subavaliados, de modo que se mantenha o equilíbrio global do contrato.

16. No que diz respeito aos achados de auditoria, informamos que estamos realizando uma análise detalhada de cada situação apontada, ao passo que já foi possível concluir sobre a pertinência de ajuste no orçamento, conforme listagem abaixo:

- a. Duplicidade de custos de desmonte de rocha para britagem para as composições de custo que preveem a produção de brita, haja vista os custos de desmonte já estarem previstos na escavação do túnel, cujos volumes servirão de insumo para a britagem das rochas – **AJUSTADO**;
- b. Inserção indevida de coeficiente de 7,81 na fórmula do cálculo da quantidade de aço a ser transportada – **AJUSTADO**;

¹ Baeta, A.P. "Orçamento e Controle de Preços de Obras Públicas". Editora Pini, 2012

² Orientações para elaboração de planilhas orçamentárias de obras públicas / Tribunal de Contas da União, Coordenação-Geral de Controle Externo da Área de Infraestrutura e da Região Sudeste. – Brasília: TCU, 2014. Disponível em: <http://portal2.tcu.gov.br/portal/pls/portal/docs/2675808.PDF>

- c. Adoção, no serviço de “pintura anti-pichação”, de valor correspondente ao serviço de concreto $fck=25\text{Mpa}$ – **AJUSTADO**;
- d. Adoção de coeficiente de produtividade e de consumo de material, no serviço de pintura anti-pichação, incompatível com as especificações do produto NanoPerm-P – **AJUSTADO**;
- e. Adoção equivocada do custo do serviço “Execução de Placa de Concreto Simples ($fctMk = 4,50\text{ MPa}$) com equipamento pequeno porte” para o serviço “Execução de Placa de Concreto Simples ($fctMk = 4,50\text{ MPa}$) com forma deslizante” – **AJUSTADO**;
- f. Consideração de concreto executado em betoneira, quando, pelo porte da obra, é recomendado – e está sendo usado – o concreto executado em central dosadora – **EM ANÁLISE**;
- g. Consideração de escavação manual para grandes volumes de solo, quando, pelo volume e os serviços a serem executados, é recomendada – e está sendo executada na obra – a escavação mecanizada com escaveira hidráulica – **EM ANÁLISE**;
- h. Consideração, na CPU do serviço “Camada de Brita 4-A/Rachão”, de brita produzida em central de britagem de 80 m^3 , quando o correto seria o emprego do serviço Rachão ou pedra-de-mão produzidos – **EM ANÁLISE**;
- i. Consideração na CPU do serviço de teto falso de telha de alumínio de 0,8 mm com pintura eletrostática, sendo que nos projetos e especificações técnicas não há nada que indique necessidade de tal especificidade – **EM ANÁLISE**;
- j. Consideração de BDI “cheio” para os serviços cujos custos foram obtidos por meio de cotação – **AJUSTADO**;
- k. Adoção de valor incorreto para o ISSQN no BDI da obra – **EM ANÁLISE**.

17. Com base nisso, propõe-se, neste momento, adequar o orçamento da obra da NSS, buscando sanar as inconsistências apontadas pelo TCU para os itens classificados como “AJUSTADO”. Para tanto, submete-se à avaliação da Diretoria Colegiada da ANTT a proposta de realização da presente Revisão Extraordinária, com o objetivo de ajustar o orçamento da obra, definindo-se, por consequência, um novo valor global para o projeto da NSS.

18. Quanto aos demais itens apontados pela equipe de auditoria da SeinfraRodovias, cujo status está “EM ANÁLISE”, tão logo seja concluída a análise em andamento na Agência, em se constatando a pertinência técnica



**AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES**

Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
SCEs, Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Polo 08, Brasília – DF, CEP 70.200-003.
Fone: (61) 3410.1741

de ajuste, serão objeto de nova Revisão Extraordinária. Caso contrário, as devidas justificativas serão devidamente apresentadas para avaliação junto ao Tribunal de Contas.

19. No que se refere à taxa de administração da obra – remuneração dos custos adicionais de administração da concessionária em função dos adicionais de obras e serviços da NSS em relação ao originalmente previsto no Programa de Exploração da Rodovia – o relatório do TCU contesta sua metodologia de cálculo, por entender que não é a mais fidedigna.

20. Na visão da SeinfraRodovias, a relação entre o adicional de investimentos e custos operacionais e o adicional dos custos administrativos estimados nos estudos de viabilidade da 3ª Etapa de Concessões Federais de Rodovias representaria de forma mais fidedigna a taxa de administração do que a relação entre os custos totais de administração e os investimentos e custos operacionais totais.

21. De fato, a modelagem apresentada pelo TCU mostra maior sofisticação do que a abordagem adotada no reequilíbrio da concessionária. Entretanto, há um risco de imprecisão na abordagem do TCU, tendo em vista menor experiência em diferenciar as estruturas administrativas entre as fases com mais e menos investimentos.

22. Além desses, outros critérios poderiam ser adotados, mas qualquer deles apresentaria limitações e riscos de imprecisão.

23. Entendemos que o critério definido pela ANTT e adotado no reequilíbrio da concessionária é correto e robusto. Por outro lado, as ponderações apresentadas pelo TCU indicam a oportunidade para uma discussão mais ampla, que permitirá aprimorar a metodologia de determinação da taxa de administração.

24. Importante destacar que a adoção do percentual de 6,24% a título de taxa de administração em obras novas inseridas no Fluxo de Caixa Marginal foi regulamentado pela Resolução ANTT nº 4.727, de 26/05/2015. Por isso, a definição de nova metodologia de cálculo da taxa de administração passa, necessariamente, pela revisão dessa Resolução. Propõe-se, assim, que tal revisão seja incluída como tema da Agenda Regulatória 2017-2018 da ANTT, buscando o aperfeiçoamento do método vigente.

25. Em relação à taxa de risco de projeto, o Relatório de Fiscalização aponta para sobrepreço em decorrência de sua incidência sobre o valor total da obra, quando deveria ser aplicada somente sobre o custo direto da obra.

26. Sobre esta questão, cabe esclarecer que a taxa de risco de projeto incide somente sobre os serviços relacionados à obra da NSS, unicamente na parcela apropriada no Fluxo de Caixa Marginal (FCM),



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
SCES, Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Polo 08, Brasília – DF, CEP 70.200-003.
Fone: (61) 3410.1741

considerando seus preços de venda, ou seja, Custo Direto + BDI. Essa taxa não incide, portanto, sobre as demais verbas, bem como custos de mobilização e desmobilização, supervisão e gerenciamento da obra, nem mesmo das edificações da praça de pedágio do km 102.

27. Após consulta ao Guia de Gerenciamento de Riscos de Obras Rodoviárias do DNIT, propõe-se o ajuste na metodologia de aplicação da taxa de risco de projeto conforme determinação do TCU.

28. No entanto, ao se retirar a taxa de risco do BDI para que seja aplicado ao custo direto dos serviços, como determina o Tribunal, propõe-se que seja aplicado um percentual de 4,38%, que equivale aos 3,88% referentes ao risco de projeto acrescidos dos 0,5% já previstos no BDI, vez que correspondem a diferentes parcelas da matriz de risco.

29. O risco de projeto (3,88%) é inerente à eventual necessidade de alterações no projeto executivo aprovado em decorrência das condições observadas no momento da execução da obra, ainda que o projeto tenha sido elaborado com detalhamento e levantamentos adequados. Essas alterações podem impactar as soluções adotadas no projeto executivo aprovado, com reflexo no valor total dos serviços.

30. Assim, além dos riscos usualmente previstos, e dado não figurar somente o agente executor da obra no processo, buscou-se também remunerar os riscos assumidos pela concessionária, que, no caso, é a administradora e contratante da obra, por se tratar de uma obra complexa incluída no Contrato de Concessão com valor global.

31. A parcela de risco presente no BDI, que no projeto da NSS foi adotado 0,5%, serve para remunerar as diferenças de quantitativos entre o projeto aprovado e a obra efetivamente executada pela empresa construtora contratada, tendo em vista tratar-se de obra contratada por preço global. Portanto, essa parcela é direcionada para cobrir os riscos existentes na relação entre a concessionária, que é a administradora da obra, e o executor contratado para a obra.

32. Ressalta-se que tal percentual atende aos preceitos do Manual de Custos Rodoviários do DNIT, que estabelece para o item Eventuais percentuais que variam de 0 a 5% do Custo Direto da obra.

33. Diante o exposto, a tabela abaixo apresenta um comparativo entre os valores aprovados por meio do 12º Termo Aditivo e os já ajustados em função dos apontamentos do TCU (em destaque os serviços impactados). As planilhas orçamentárias da obra estão apresentadas em anexo.



**AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES**

Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
SCES, Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Polo 08, Brasília – DF, CEP 70.200-003.
Fone: (61) 3410.1741

DISCRIMINAÇÃO	ORÇAMENTO VIGENTE		NOVO ORÇAMENTO	
	Data-Base (R\$)		Data-Base (R\$)	
	mai/12	abr/95	mai/12	abr/95
TERRAPLENAGEM	64.042.975,70	19.216.625,56	64.042.975,70	19.216.625,56
PAVIMENTAÇÃO	55.202.393,38	16.563.935,58	43.502.462,10	13.053.274,24
DRENAGEM / OBRAS DE ARTE CORRENTES	18.493.193,81	5.549.036,05	18.246.042,64	5.474.876,29
SINALIZAÇÃO E SEGURANÇA	14.031.029,60	4.210.126,70	14.031.029,60	4.210.126,70
OBRAS COMPLEMENTARES	5.744.381,57	1.723.649,29	5.744.381,57	1.723.649,29
TUNEL	371.064.067,20	111.340.848,24	330.594.800,53	99.197.709,42
OBRAS DE ARTE ESPECIAIS	92.790.660,64	27.842.606,65	92.317.654,63	27.700.677,27
OBRAS DE CONTENÇÃO	79.079.576,58	23.728.482,26	78.973.334,94	23.696.603,57
TOTAL DIRETO (SERVIÇOS)	700.448.278,48	210.175.310,32	647.452.681,71	194.273.542,35
REMANEJAMENTO DAS INTERFERÊNCIAS	89.073.990,00	26.727.388,82	89.073.990,00	26.727.388,82
DESAPROPRIAÇÃO	21.333.234,78	6.401.213,88	21.333.234,78	6.401.213,88
PLANO BÁSICO AMBIENTAL	31.465.721,93	9.441.550,61	31.465.721,93	9.441.550,61
COMPENSAÇÃO AMBIENTAL	3.502.241,39	1.050.876,55	3.502.241,39	1.050.876,55
TOTAL VERBAS	145.375.188,10	43.621.029,86	145.375.188,10	43.621.029,86
MOBILIZAÇÃO E DESMOBILIZAÇÃO	23.605.106,98	7.082.907,96	21.819.155,37	6.547.018,38
SUPERVISÃO, ACOMPANHAMENTO, CONTROLE TECNOLÓGICO	28.017.931,14	8.407.012,41	25.898.107,27	7.770.941,69
TOTAL INDIRETO	51.623.038,12	15.489.920,37	47.717.262,64	14.317.960,07
TOTAL OBRA ACUMULADO	897.446.504,71	269.286.260,55	840.545.132,45	252.212.532,28
DIFERENÇA (APROVADO - NOVO ORÇAMENTO)			56.901.372,26	17.073.728,27

34. A tabela abaixo, por sua vez, apresenta o montante reduzido em cada um dos itens ajustados, que, juntamente com o reflexo nas taxas de administração e de risco de projeto, totalizam uma redução de R\$ 64.004.009,13 (ref. maio/2012) no orçamento da NSS:

ITEM	R\$ (maio/2012)	%*
Desmonte de rocha	6.877.572,96	0,69%
Pintura Anti-pichação	31.234.289,92	3,15%
Qtde de aço transportado	171.892,54	0,02%
Pavimento Rígido (forma)	5.648.757,14	0,57%
BDI Cotações	9.063.084,22	0,92%
Subtotal (1)	52.995.596,78	5,35%
Dif. Mobilização (3,37%)	1.785.951,61	0,18%
Dif. Gerenciamento (4,0%)	2.119.823,87	0,21%
Subtotal (2)	3.905.775,48	0,39%
Dif. Taxa de Risco (4,38% sobre CD)	3.551.991,25	0,36%
Dif. Taxa de Adm (6,24%)	3.550.645,63	0,36%
Subtotal (3)	7.102.636,87	0,72%
TOTAL	64.004.009,13	6,46%

* % sobre o valor total contratado

35. O valor total contratado corresponde a R\$ 990.273.415,62 (ref. maio/2012), ou R\$ 297.139.744,39 (ref. abril/1995), já considerados os custos diretos e indiretos, as verbas, as taxas de risco e administração, o projeto executivo e a realocação da praça de pedágio "P1", conforme anexo I do 12º Termo Aditivo Contratual.



**AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES**

Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
SCES, Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Polo 08, Brasília – DF, CEP 70.200-003.
Fone: (61) 3410.1741

36. O ajuste no orçamento da obra objeto da presente análise corresponde a uma redução de 6,46% sobre o valor total contratado, que passa a ser de R\$ 926.269.406,52 (ref. maio/2012).

37. Com este ajuste no valor da obra, deve-se alterar, também, o quadro constante do Anexo I do 12º Termo Aditivo, que estabelece a parcela de serviços (custos diretos) e de verbas e custos indiretos apropriadas no Fluxo de Caixa Marginal (FCM), passando a valer a seguinte distribuição:

R\$ (abril/1995)	TOTAL	FCO	FCM
Serviços	194.273.542,35	58.541.060,93	135.732.481,42
Verbas	43.621.029,86	13.144.462,88	30.476.566,98
Custos Indiretos	14.317.960,07	4.314.476,19	10.003.483,88
TOTAL	252.212.532,28	76.000.000,00	176.212.532,28

38. Quanto ao cronograma de obra, tendo em vista a situação apontada pela equipe de fiscalização da ANTT de que a concessionária vem executando apenas intervenções de pequeno vulto, propõe-se, para efeito de cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro, que a parcela remanescente de obra, ou seja, 58,8%, seja distribuída a partir de 2017 com base na média de avanço físico anual, aprox. 14,7%, o que resulta em mais quatro anos de obra até sua conclusão.

39. Ressalta-se que tal cronograma deverá ser convalidado pela Diretoria da ANTT, vez que se trata de alteração substancial do prazo inicialmente definido para execução da obra.

40. Diante o exposto, apresenta-se, abaixo, os cronogramas financeiros da obra da NSS vigente e o proposto no Fluxo de Caixa Original (FCO) e no Fluxo de Caixa Marginal (FCM), inclusive das respectivas taxas de administração e risco de projeto.

CRONOGRAMA FINANCEIRO - ITEM 6.5 - NOVA SUBIDA DA SERRA DE PETRÓPOLIS/RJ						
INVESTIMENTO	TOTAL	2006	2007	2008	2009	2010
FCO (VIGENTE)	80.000.000,00	400.000,00	80.000,00	-	720.000,00	2.248.501,74
FCO (PROPOSTO)	80.000.000,00	400.000,00	80.000,00	-	720.000,00	2.248.501,74
FCM (VIGENTE)	193.286.260,54	-	-	-	-	-
FCM (PROPOSTO)	176.212.532,28	-	-	-	-	-

INVESTIMENTO	2011	2012	2013	2014	2015	2016
FCO (VIGENTE)	551.498,26	-	25.373.634,00	7.173.520,10	30.362.085,80	13.090.760,10
FCO (PROPOSTO)	551.498,26	-	25.373.634,00	393.991,42	37.397.682,06	246.202,86
FCM (VIGENTE)	-	-	-	33.527.903,03	6.981.876,42	152.776.481,09
FCM (PROPOSTO)	-	-	-	33.527.903,03	1.221.971,43	6.155.071,38

INVESTIMENTO	2017	2018	2019	2020
FCO (VIGENTE)	-	-	-	-
FCO (PROPOSTO)	3.147.122,42	3.147.122,42	3.147.122,42	3.147.122,42
FCM (VIGENTE)	-	-	-	-
FCM (PROPOSTO)	33.826.896,61	33.826.896,61	33.826.896,61	33.826.896,61



**AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES**

Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
SCES, Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Polo 08, Brasília – DF, CEP 70.200-003.
Fone: (61) 3410.1741

CRONOGRAMA FINANCEIRO - RISCO DE PROJETO NSS						
COP	TOTAL	2013	2014	2015	2016	2017
FCM (VIGENTE)	15.380.089,02	-	1.365.171,68	735.861,90	13.279.055,44	-
FCM (PROPOSTO)	4.830.910,18	-	475.838,49	43.103,63	217.113,04	1.023.713,76

COP	2018	2019	2020
FCM (VIGENTE)	-	-	-
FCM (PROPOSTO)	1.023.713,76	1.023.713,76	1.023.713,76

CRONOGRAMA FINANCEIRO - TAXA DE ADMINISTRAÇÃO NSS						
COP	TOTAL	2013	2014	2015	2016	2017
FCM (VIGENTE)	2.577.688,23	-	1.250.375,21	-	1.327.313,02	-
FCM (PROPOSTO)	10.995.662,01	-	2.092.141,15	76.251,02	384.076,45	2.110.798,35

COP	2018	2019	2020
FCM (VIGENTE)	-	-	-
FCM (PROPOSTO)	2.110.798,35	2.110.798,35	2.110.798,35

41. Importante destacar, por fim, que o novo cronograma financeiro da obra está adequado com base nos avanços físicos reais apurados pela equipe de fiscalização de campo da ANTT, bem como nas prestações de contas já analisadas por esta GEINV.

III. CONCLUSÃO

42. Ante o exposto, submete-se à apreciação da Diretoria Colegiada da ANTT, proposta de Revisão Extraordinária do PER da CONCERT, notadamente no que diz respeito ao item 6.5 – Implantação da Nova Subida da Serra de Petrópolis/RJ.

43. Esta proposta de revisão tem como objetivo ajustar o orçamento da obra da NSS, em decorrência dos apontamentos efetuados pela equipe de auditoria da SeinfraRodovias por meio do Relatório de Fiscalização TC n. 023.204/2015-0, especificamente no achado III.2.

44. Por fim, destaca-se a necessidade da Diretoria da ANTT convalidar o novo cronograma da obra, vez que se trata de alteração substancial do prazo inicialmente definido para execução da mesma.