



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

PARECER Nº**181/2020/COINFMG/URMG**

PROCESSO Nº

50500.092135/2020-82

INTERESSADO:

CONCESSIONÁRIA ECOVIAS DO CERRADO S.A., COORDENAÇÃO DE EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA - URMG

ASSUNTO:

Vistoria realizada com objetivo de verificar o atendimento dos trabalhos iniciais por parte da concessionária de rodovias Ecovias do Cerrado nas áreas de cobertura das praças de pedágio P1 e P2.

Verificação em campo do atendimento dos escopos e parâmetros dos Trabalhos Iniciais (TIs) da concessionária Ecovias do Cerrado, tendo em vista a carta ECC-GAC-0374-2020, de 05 de outubro de 2020, em que a concessionária informa sua conclusão quanto à área de cobertura das praças de pedágio P1 e P2, e solicita a correspondente vistoria.

- Data da Vistoria: dias 14, 15, 16, 21 e 22 de outubro de 2020.

- Resultado para apreciação superior: atendimento parcial ao Programa de Exploração da Rodovia (PER).

Senhor COINF/MG,

1 - INTRODUÇÃO

1. O presente Parecer Técnico trata da verificação em campo do atendimento dos escopos e parâmetros dos Trabalhos Iniciais (TIs) da Ecovias do Cerrado, tendo em vista a carta ECC-GAC-0374-2020 (Documento SEI nº 4217402), de 5 de outubro de 2020, por meio da qual a concessionária informa a conclusão dos respectivos serviços nos trechos de cobertura das praças de pedágio P1 e P2, bem como solicita a correspondente vistoria.

2. Essa verificação se deu por meio dos técnicos nomeados pela ANTT mediante Portaria SUROD nº 53, de 30 de julho de 2020, que constituiu Comissão para elaboração do Termo de Vistoria de avaliação sobre a conclusão dos Trabalhos Iniciais previstos no Programa de Exploração das Rodovias BR-364/365/GO/MG.

3. Trata-se de retorno dessa Comissão a campo, uma vez que, por meio do Parecer nº 169/2020/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4166629), essa mesma equipe apontou algumas irregularidades ao longo da concessão quando de sua primeira vistoria, ocorrida entre 8 e 18 de setembro de 2020. Naquela oportunidade, a inspeção fora realizada em todo o trecho concedido da BR-364/365/GO/MG devido à solicitação realizada mediante carta ECC-GAC-0329-2020, de 01 de setembro de 2020 (Documento SEI nº 4024352), ter apontado a "Conclusão dos Trabalhos Iniciais" em sua totalidade.

4. Porém, nesta inspeção agora em cena, reitera-se que a carta ECC-GAC-0374-2020 (Documento SEI nº 4217402) solicitou vistoria apenas nos trechos de cobertura das praças de pedágio 01 e 02. Esses trechos foram definidos no Processo nº 50500.059501/2020-91 (documento SEI nº 3701124), mas posteriormente atualizado pelo Sistema Nacional de Viação (SNV) de 2020 conforme consta no Parecer 169/2020/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4166629). Em suma, os trechos de cobertura de cada praça estão na Tabela 1 seguinte.

Tabela 1: Atualização da área de cobertura dos trechos de MG ao SNV de 2020

	SNV 2014	SNV 2014	SNV 2020	SNV 2020
	Início (km)	Fim (km)	Início (km)	Fim (km)
Praça de Pedágio 1 (P1)	629,0	683,0	626,0	680,0
Praça de Pedágio 2 (P2)	683,0	737,0	680,0	734,0
Praça de Pedágio 3 (P3)	737,0	804,0	734,0	801,0
Praça de Pedágio 4 (P4)	804,0	872,0	801,0	869,0
Praça de Pedágio 5 (P5)	872,0	62,0 (GO)	869,0	62,0 (GO)
Praça de Pedágio 6 (P6)	62,0 (GO)	125,0 (GO)	62,0 (GO)	125,0 (GO)
Praça de Pedágio 7 (P7)	125,0 (GO)	192,7 (GO)	125,0 (GO)	192,7 (GO)

5. Portanto, **esta inspeção teve enfoque no trecho compreendido entre o km 626+000 e o km 734+000 da BR-365/MG**, ou seja, na área de cobertura das praças P1 e P2. Essa análise parcial pela ANTT do trecho concedido se fundamenta no item 17.1.1, do Contrato de Concessão, e do item 22 da ata de respostas aos pedidos de esclarecimentos relativos ao Edital nº 01/2019 (protocolo 5658011, 12/07/2019, pag. 8)^[1], conforme apresentado pela Concessionária em Requerimento ECC-GAC-0217-2020 (Documento SEI nº 3606757, contido nos autos do Processo nº 50500.059501/2020-91).

6. Ademais, rememora-se que não foi escopo desta análise o trecho correspondente ao perímetro urbano de Monte Alegre de Minas-MG. Isso porque, conforme processo nº 50500.087256/2020-11 (em especial, o Despacho GEFIR 4149180 contido em seus autos), a Travessia de Monte Alegre se refere a uma obra realizada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), cujo Termo de Recebimento Definitivo (documento SEI nº 3649090 - contido nos autos do processo nº 50500.106897/2020-82) foi proferido em 24 de abril de 2020, ou seja, após o início do Contrato de Concessão. Portanto, nos termos do Despacho GEFIR 4149180 (em sua alínea "G") o *"Trecho Urbano de Monte Alegre não compõe o escopo de análise da fase de Trabalhos Iniciais"*. Devido a essa diretriz, esta Comissão **não analisou o trecho compreendido entre o km 685+400 e 689+450 da BR-365/MG**.

7. Conforme citado no Parecer 169/2020/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4166629), também não é escopo deste documento analisar o atendimento dos incisos "iii", "iv" e "v" do item 17.1.1 do Contrato de Concessão. Apenas coube aqui a verificação da conclusão dos Trabalhos Iniciais ao longo dos trechos solicitados, conforme estabelecido no Programa de Exploração da Rodovia (PER), bem como a eventual comprovação de implantação de ao menos uma praça de pedágio. Para mais informações sobre isso, recomenda-se leitura do supracitado Parecer contido nos autos do processo.

2 - ESCLARECIMENTOS E DIRETRIZES ADICIONAIS NO ÂMBITO DESTA INSPEÇÃO

8. Ainda no que tange à inspeção anterior, de 08 a 18 de setembro de 2020, restaram algumas dúvidas interpretativas do Contrato de Concessão e do Programa de Exploração da Rodovia (PER) por parte da Comissão em cena, as quais foram apresentadas no Parecer nº 169/2020/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4166629). Essas dúvidas naturalmente advindas do decorrer do processo de vistoria foram dirimidas posteriormente, mediante Despacho SUROD nº 4247369 contido nestes autos, assinado pelos titulares da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD) e da Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR). Em resumo, esclareceu-se que:

- O Guindauto existente desde a época da primeira vistoria em campo pela Comissão, em setembro de 2020, atenderia ao Programa de Exploração da Rodovia (PER);
- O Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial existente desde a época da primeira vistoria em campo pela Comissão, em setembro de 2020, atenderia ao Programa de Exploração da Rodovia (PER).

9. Sendo esses entendimentos conjuntos da SUROD e GEFIR, Unidades Organizacionais da ANTT que têm dentre suas atribuições a competência para decidir sobre a matéria em cena, restou à esta Comissão respeitar esses posicionamentos. Ademais, ressalta-se a existência do processo nº 50500.087256/2020-11 (em especial, o Despacho GEFIR 4149180 contido em seus autos), que também balizou a atuação desta Comissão naquilo que coubesse. Para mais informações sobre isso, recomenda-se leitura do supracitado Despacho contido nos autos do processo.

3 – FRENTE DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO (TRABALHOS INICIAIS)

10. De acordo com o sumário do Contrato assinado entre ANTT e Concessionária, Trabalhos Iniciais compreende:

Trabalhos Iniciais: obras e serviços a serem executados pela Concessionária imediatamente após a Data da Assunção, conforme estabelecido no PER, contemplando aqueles necessários ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho previstos na Frente de Recuperação e Manutenção, bem como à implantação e operacionalização das instalações e sistemas da Frente de Serviços Operacionais, nos prazos indicados no PER.

11. Essa etapa inicia-se a partir da data de assunção do Sistema Rodoviário e se estende até o final do prazo máximo assinalado para atendimento de cada Parâmetro de Desempenho. As obrigações a serem atendidas em até 12 (doze) meses consideram-se integrantes dos Trabalhos Iniciais para os efeitos do Contrato e dos Escopos indicados no PER.

12. Considerando que esta vistoria em cena se refere ao retorno em campo da Comissão para verificação das inexecuções/inconsistências citadas no Parecer nº 169/2020/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4166629), resta a este documento mostrar as correções desses apontamentos realizados em setembro de 2020, ou eventuais não atendimentos identificados.

13. É importante esclarecer que esta inspeção foi realizada “por elemento” da rodovia, sempre com acompanhamento de prepostos da Ecovias do Cerrado. Isso ocorreu com a finalidade da Concessionária verificar, em conjunto com os servidores da ANTT, se as intervenções realizadas atenderam satisfatoriamente os requisitos do PER. Para fins de registros, os “elementos” da rodovia foram analisados nas seguintes datas:

- 14/10/2020: Implantação e Recuperação das Edificações e Instalações Operacionais (item 3.1.7 do PER), e, no que couber, Sistemas Elétricos e de Iluminação (item 3.1.8 do PER) e Frente de Serviços Operacionais (item 3.4 do PER);
- 15/10/2020: Sistema de Drenagem e Obras-de-Arte Correntes (item 3.1.4 do PER) e, no que couber, Obras-de-Arte Especiais (item 3.1.3 do PER);
- 16/10/2020: Terraplenos e Estruturas de Contenção (item 3.1.5 do PER) e Canteiro Central e Faixa de Domínio (item 3.1.6 do PER);
- 21/10/2020: Pavimento (item 3.1.1 do PER);
- 22/10/2020: Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança – EPS (item 3.1.2 do PER).

14. Como a rodovia é dinâmica, novas não conformidades poderiam eventualmente surgir, as quais, quando possível, seriam corrigidas no decorrer da inspeção, situações devidamente apresentadas neste documento prezando pela transparência da ação desta Comissão. Por essa razão, este Parecer também é composto por seus Anexos I e II, complementados pelos Anexos III, IV e V, conforme segue:

- O Anexo I é composto por 22 (vinte e dois) arquivos devido às restrições de capacidade de armazenamento no Sistema Eletrônico de Informações (SEI). Ele apresenta o registro fotográfico sequencial de todo trecho analisado, sentidos oeste e leste. Estas fotografias foram obtidas na tarde do dia 16 de outubro de 2020, por meio de câmera com “lapso de tempo” de 1 (uma) foto por segundo. Esses arquivos são aqueles registrados nos documentos SEI números 4331168, 4331212, 4331237, 4331265, 4331298, 4331334, 4331354, 4331391, 4331409, 4331426, 4331451, 4331468, 4331490, 4331512, 4331542, 4331581, 4331642, 4331697, 4331800, 4331900, 4332233, e 4332269. Destaca-se que neste dia a Comissão ainda não havia analisado os elementos correspondentes ao Pavimento, à Sinalização e EPS, realizados respectivamente nos dias 21/10/2020 e 22/10/2020 conforme indicado anteriormente.
- O Anexo II (Documento SEI nº 4332345) compara, em registros fotográficos, cada inexecução/inconsistência citada no Parecer nº 169/2020/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4166629) com sua respectiva correção até dia 22/10/2020, época de término desta fiscalização de campo. Isso porque, quando a devida correção não foi identificada em primeiro registro pela Comissão, seus

membros retornaram posteriormente ao local para, se possível, atestar o atendimento tempestivo à eventual não conformidade. As pendências remanescentes deste arquivo poderiam, até dia 26/10/2020, terem seus atendimentos comprovados pela Concessionária mediante envio de fotos. Esses e-mails foram enviados à Comissão, e inseridos nos Anexos IV e V deste Parecer.

- O Anexo III (Documento SEI nº 4333998) deste Parecer traz documentos referentes aos terminais absorvedores de energia (TAE) implantados em vários terminais de defensas inspecionados *in loco*.
- O Anexo IV (Documento SEI nº 4340566), conforme dito, apresenta o e-mail enviado pelo Engenheiro da Ecovias do Cerrado no dia 25/10/2020, que comprova alguns atendimentos às pendências originalmente identificadas durante a inspeção de campo.
- O Anexo V (Documento SEI nº 4343067), conforme também mencionado, apresenta 2 (dois) e-mails enviados sequencialmente no dia 26/10/2020 pela Coordenadora de Obras de Recuperação da Ecovias do Cerrado, que comprovam outros atendimentos às pendências identificadas originalmente durante a inspeção de campo.

15. É importante trazer alguns esclarecimentos acerca do Anexo III deste documento. Trata-se de uma atualização das observações originalmente apontadas no Parecer 169/2020/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4166629), tendo em vista que a Concessionária, após aquela inspeção de setembro, readequou alguns terminais que estavam em não conformidade aos requisitos da rodovia. No momento desta inspeção em cena constavam no trecho inspecionado terminais da fabricante OBEX Systems e da Marvitec. Quanto à primeira fabricante, tem-se modelos OBEX P2 (para vias com velocidade de até 80 km/h) e modelos OBEX P4 (para vias com velocidade de até 110 km/h). Quanto à Marvitec, foram identificadas instalações do modelo TK110 (para vias com velocidade de até 110 km/h). Sobre o fato, destaca-se que **não foram exigidos TAEs nas defensas instaladas pelo DNIT que estavam originalmente ancoradas quando do início da concessão** devido ao entendimento exarado pelo Despacho GEFIR 4149180 (contido no Processo nº 50500.087256/2020-11) em sua alínea "B", item "I", nos seguintes termos:

Considerando o item 3.1.2.7 do PER, bem como os quadros de prazo para atendimento aos parâmetros de desempenho (pgs. 17 e 18 do PER) da Sinalização e dos Elementos de Proteção de Segurança, entendemos não haver a obrigação contratual, quando da recuperação e a substituição de defensas metálicas existentes no decurso da fase de Trabalhos Iniciais, da implantação de atenuadores de impacto não referidos elementos de proteção viária. Cabe salientar que defensas metálicas implantadas em novos locais, mesmo durante a fase dos Trabalhos Iniciais, deveriam seguir as diretrizes previstas no normativo técnico vigente no país em seu escopo integral;

16. Diante desses esclarecimentos iniciais, considerando cada um dos Anexos supracitados, e após as inspeções/vistorias realizadas nos dias 14, 15, 16, 21 e 22 de outubro de 2020, restaram registradas as não conformidades indicadas, "por elemento", nas Tabelas 2, 3 e 4 dos itens a seguir:

3.1. Item 3.1.1 – Pavimento

17. Ao final da inspeção e considerando os atendimentos encaminhados pela Concessionária, conforme demonstram os Anexos II, IV e V deste Parecer, não restaram inexecuções/inconsistências no trecho compreendido às áreas de cobertura das praças P1 e P2, estando este elemento de acordo com os requisitos do PER.

3.2. Item 3.1.2 – Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

18. Quanto a este elemento, restaram registradas as não conformidades indicadas na Tabela 2:

Tabela 2: Pendências identificadas acerca do item 3.1.2 do PER.

BR	km	km	Pista	Ocorrência (conforme PT nº	Trecho de	Conferência em campo -	Status
----	----	----	-------	----------------------------	-----------	------------------------	--------

	inicial	final		169/2020, de 30/09/2020)	Influência	Outubro/2020	
365	631,28	631,28	Leste (Canteiro Central)	Obstáculo rígido a menos de 4 metros do bordo da pista.	Praça 1	22/10/2020 - Defesa implantada, mas ainda sem o atenuador de impacto (ou Terminal Absorvedor de Energia - TAE)	Pendente
365	661,70	661,70	Oeste		Praça 1	26/10/2020 - Bueiro desobstruído (conforme drenagem dos Trabalhos Iniciais), mas necessária inserção de TAE na defesa	Pendente
365	665,25	665,25	Leste		Praça 1	22/10/2020 - Defesa metálica implantada sem atenuador de impacto	Pendente
365	673,70	673,70	Oeste		Praça 1	26/10/2020 - Ausência de TAE na defesa em bolsão de drenagem	Pendente
365	676,95	676,95	Oeste		Praça 1	26/10/2020 - Ausência de TAE na defesa em bolsão de drenagem	Pendente
365	680,00	680,00	Oeste	Ausência de defesa metálica (desnível acentuado no bordo da pista)	Praça 1	26/10/2020 - Ocorrência parcialmente corrigida. Necessidade de TAE na defesa prolongada.	Pendente
365	681,99	681,99	Leste		Praça 2	22/10/2020 - Defesa metálica implantada sem atenuador de impacto	Pendente
365	691,54	691,54	Leste	Necessidade de prolongamento da defesa metálica (desnível acentuado).	Praça 2	26/10/2020 - Defesa prolongada sem terminal absorvedor de energia (TAE)	Pendente
365	698,40	698,40	Leste		Praça 2	26/10/2020 - Defesa implantada sem terminal absorvedor de energia (TAE)	Pendente
365	700,25	700,25	Leste		Praça 2	26/10/2020 - Defesa metálica implantada sem atenuador de impacto	Pendente
365	703,10	703,10	Leste	Ausência de defesa metálica (Placa da Ouvidoria da ANTT).	Praça 2	26/10/2020 - Ocorrência parcialmente corrigida. Necessidade de implantar atenuador de impacto	Pendente
365	703,90	703,90	Leste		Praça 2	26/10/2020 - Defesa nova sem terminal absorvedor de energia (TAE)	Pendente
365	728,60	728,60	Oeste	Ausência de atenuador de impacto em defesa metálica recém implantada. Obs.: Existem várias outras ocorrências semelhantes a esta nas rodovias BR-364/365/MG/GO	Praça 2	22/10/2020 - Ocorrência parcialmente corrigida. Ausência de atenuador de impacto na saída Leste - Pista Simples	Pendente

19. Diante desse cenário, o entendimento desta Comissão permanece o mesmo do Parecer nº 169/2020/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4166629), e é fundamentado especialmente no escopo de Trabalhos Iniciais do item 3.1.2 do PER, número 13 que traz:

13. Execução de reparos ou substituição dos dispositivos de segurança – como defensas, dispositivos antiofuscentes, atenuadores de impacto e barreiras rígidas de concreto do tipo New Jersey – em mau estado, **desconformes** ou que **ponham em risco os usuários**, sendo igualmente necessário implantar novas defensas e barreiras, priorizando curvas acentuadas, trechos sinuosos e locais com desníveis laterais acentuados.

(grifou-se)

20. Ou seja, **esta Comissão entende necessária a devida instalação dos terminais absorvedores de energia nas defensas (atenuadores de impacto) antes do início da cobrança da tarifa de pedágio.** Por se tratar de pendência que pode ser resolvida no decorrer da tramitação do ato autorizativo referente aos autos deste processo, esta Comissão entende ser possível dar continuidade ao pleito da Concessionária, desde que a ANTT, dentro do prazo contratual de até 10 dias para sua manifestação (a contar da conclusão deste Parecer, nos termos do item 17.1.4 do Contrato de Concessão), receba comprovações por parte da Ecovias do Cerrado acerca da devida implantação das defensas e dos atenuadores de impacto. Na hipótese dessa devida comprovação de cada uma das pendências não ocorrer, esta Comissão sugere fortemente o indeferimento do pleito pela ANTT, tendo em vista o entendimento de que isso, além de ser requisito do PER, é imprescindível à segurança viária.

21. Em outras palavras, a implantação das defensas e dos atenuadores de impacto são condicionantes para autorizar o início da cobrança da tarifa nas praças de pedágio no entendimento desta Comissão. No entanto, por se tratar de tema pontual e sensível às diversas interpretações, sugere-se avaliação da matéria por parte da SUROD/GEFIR para esclarecer eventual entendimento distinto, ou ainda submetê-la à apreciação da Diretoria da ANTT.

3.3. Item 3.1.3 – Obras-de-Arte Especiais

22. Conforme Parecer nº 169/2020/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4166629), não foram identificadas inexecuções/inconsistências no trecho compreendido ao escopo deste documento. Novas não conformidades não foram identificadas durante esta inspeção, estando este elemento de acordo com os requisitos do PER.

3.4. Item 3.1.4 – Sistema de Drenagem e Obras-de-Arte Correntes

23. Ao final da inspeção e considerando os atendimentos encaminhados pela Concessionária, conforme demonstram os Anexos II, IV deste Parecer, não restaram inexecuções/inconsistências no trecho compreendido às áreas de cobertura das praças P1 e P2, estando este elemento de acordo com os requisitos do PER.

3.5. Item 3.1.5 – Terraplenos e Estruturas de Contenção

24. Ao final da inspeção e considerando os atendimentos encaminhados pela Concessionária, conforme demonstram os Anexos II, IV deste Parecer, não restaram inexecuções/inconsistências no trecho compreendido às áreas de cobertura das praças P1 e P2, estando este elemento de acordo com os requisitos do PER.

3.6. Item 3.1.6 – Canteiro Central e Faixa de Domínio

25. Ao final da inspeção e considerando os atendimentos encaminhados pela Concessionária, conforme demonstram os Anexos II, IV deste Parecer, não restaram inexecuções/inconsistências no trecho compreendido às áreas de cobertura das praças P1 e P2, estando este elemento de acordo com os requisitos do PER. Apenas destaca-se na Tabela 3 seguinte a ausência de atenuador de impacto em defesa instalada em Área de Preservação Permanente (APP), reiterando aquilo já apresentado anteriormente no item 3.2 deste Parecer.

Tabela 3: Pendência identificada acerca do item 3.1.2 do PER, mas que afeta a Faixa de Domínio por se tratar de APP.

BR	km inicial	km final	Pista	Ocorrência (conforme PT nº 169/2020, de 30/09/2020)	Trecho de Influência	Conferência em campo - Outubro/2020	Status
365	700,250	700,250	Leste	Área de Preservação Permanente com obstáculo fixo a menos de 4 metros do bordo externo do acostamento e declividade acentuada. Necessidade de implantação de Defesa Metálica conforme já informado no Relatório de Fiscalização – Elementos de Proteção e Segurança.	Praça 2	16/10/2020 - Necessidade de proteção (EPS) no bordo da pista e também no canteiro central, dos dois lados da pista 22/10/2020 - Defensas metálicas implantadas sem atenuadores de impacto 25/10/2020 - Atenuador de impacto faltando apenas no bordo da pista leste.	Pendente

3.7. Item 3.1.7 – Implantação e Recuperação das Edificações e Instalações Operacionais

26. Quanto a este elemento, restaram registradas as não conformidades indicadas na Tabela 4. Sobre elas, destacam-se na coluna "status" aqueles temas mais sensíveis que devem ser analisados pelas Unidades Organizacionais competentes (descrito: "à avaliação superior"). Esclarece-se que EPSs eventualmente não conformes no entorno de 2 km de cada praça de pedágio foi trazido para este item a fim racionalizar as atividades desta Comissão.

Tabela 4: Pendências identificadas acerca do item 3.1.7 do PER.

BR	km inicial	km final	Pista	Ocorrência (conforme PT nº 169/2020, de 30/09/2020)	Trecho de Influência	Conferência em campo - Outubro/2020	Status
365	646,4	646,4	Leste		Praça 1	14/10/2020 - Defesa metálica desconforme - sem atenuador de impacto e sem elementos refletivos	Pendente
365	646,1	646,1	Oeste	PP1 - Ausência do dispositivo de segurança "passa 1" entre a Pista mista e a Pista AVI.	Praça 1	14/10/2020 - "Passa 1" instalado. Sugestão aumentar sua altura. Ainda existem segmentos que, mesmo estando em conformidade com o projeto aprovado pela GEENG/ANTT podem oferecer risco aos usuários na visão desta Comissão.	À avaliação superior
365	646,1	646,1	-	PP1 - Sistema de Incêndio inoperante. Ausência de pressurização.	Praça 1	14/10/2020 - Sistema pressurizado. Obs.: Ausência de AVCB - Corpo de Bombeiros	À avaliação superior
365	703,95	703,95	Leste		Praça 2	21/10/2020 - Defesa metálica sem atenuador de impacto e sem refletivo	Pendente
365	704,35	704,35	Oeste	PP2 - Pista 1 + pista 2 (especial + AVI) com 10,65 metros. Projeto prevê 10,80 metros	Praça 2	14/10/2020 Pista 1 + pista 2 (especial + AVI) com 10,65 metros. Projeto prevê 10,80 metros Concessionária informou que ajustará questão em "as built"	À avaliação superior
365	704,35	704,35	-	PP2 - Sistema de Incêndio inoperante. Ausência de pressurização.	Praça 2	14/10/2020 - Sistema pressurizado. Obs.: Ausência de AVCB - Corpo de Bombeiros	À avaliação superior
365	704,35	704,35	Oeste	PP2 - Ausência do gradil e do "passa	Praça 2	14/10/2020 - "Passa 1" instalado. Sugestão aumentar sua altura. Ainda existem segmentos	À avaliação superior

				1" entre a pista mista e a AVI.		que, mesmo estando em conformidade com o projeto aprovado pela GEENG/ANTT podem oferecer risco aos usuários na visão desta Comissão.	superior
365	703,95	703,95	-		Praça 2	14/10/2020 - Defesa metálica sem atenuador de impacto e sem elemento refletivo - Proteção câmara de 400 m - PP2	Pendente

27. Sobre o fato, em relação às instalações operacionais, **esta Comissão entende necessária emissão dos Autos de Vistoria do Corpo de Bombeiros (AVCB) para as 2 (duas) praças de pedágio (P1 e P2) previamente ao início da cobrança da tarifa aos usuários.** Por sua vez, a Ecovias do Cerrado apresentou suas considerações a respeito do fato mediante carta ECC-GAC-0374-2020 (Documento SEI nº 4217402), alegando que os projetos foram feitos por empresa especializada, bem como deu entrada para requerer o AVCB em abril de 2020. A Concessionária concluiu à época informando que não poderia ser *“penalizada pela lentidão apresentada pelo Corpo de Bombeiros”* (parágrafo 18 da referida carta ECC-GAC-0374-2020). Posteriormente, mediante nova carta ECC-GAC-0378-2020 (Documento SEI nº 4259426), a Ecovias do Cerrado protocolou o extrato de aprovação dos projetos de combate a incêndio pertinentes às praças 01 e 02 (Documento SEI nº 4259427).

28. Por se tratar de tema que pode ser resolvido no decorrer da tramitação dos autos do processo, esta Comissão aceita a aprovação do Projeto de Combate a Incêndio (Documento SEI nº 4259427) apenas para permitir continuidade do pleito do ato autorizativo por parte da ANTT (que pode levar até 10 dias a contar da conclusão deste Parecer nos termos do item 17.1.4 do Contrato de Concessão), mas ressalva o entendimento de que **o AVCB é condicionante para autorizar o início da cobrança da tarifa nas praças de pedágio.** Na hipótese dessa devida comprovação não ocorrer, esta Comissão sugere fortemente o indeferimento do pleito pela ANTT, tendo em vista o entendimento de que o AVCB é pré-requisito para liberação da instalação para o seu pleno funcionamento, inclusive nos termos da legislação vigente[2].

29. Em outras palavras, a Comissão condiciona o início da cobrança de pedágio à plena expedição do AVCB, comprovado mediante documento apresentado pela Concessionária quando da sua efetiva regularização. No entanto, por se tratar de tema pontual e sensível às diversas interpretações, sugere-se avaliação da matéria por parte da SUROD/GEFIR para esclarecer eventual entendimento distinto, ou ainda submetê-la à apreciação da Diretoria da ANTT.

3.8. Item 3.1.8 – Sistemas Elétricos e de Iluminação

30. Ao final da inspeção e considerando os atendimentos encaminhados pela Concessionária, conforme demonstram os Anexos II, IV deste Parecer, não restaram inexecuções/inconsistências no trecho compreendido às áreas de cobertura das praças P1 e P2, estando este elemento de acordo com os requisitos do PER.

4 – FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS (TRABALHOS INICIAIS)

31. Ao final da inspeção e considerando o Despacho SUROD 4247369, bem como os atendimentos encaminhados pela Concessionária, conforme demonstram os Anexos II, IV deste Parecer, não restaram inexecuções/inconsistências no trecho compreendido às áreas de cobertura das praças P1 e P2, **ressalvado aqueles elementos que estejam correlacionados ao item 3.1.7 do PER, anteriormente apresentado no item 3.7 deste Parecer.**

5 – MONITORAÇÃO (TRABALHOS INICIAIS)

32. Quanto às monitorações, conforme consta no item 4 do Parecer nº 169/2020/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4166629), parágrafos 83 ao 102, em alguns aspectos a Concessionária realizou intervenções no trecho após a monitoração inicial. Nesse citado Parecer esta Comissão registrou à época seu entendimento, o qual alinhava-se pela necessidade de a Ecovias do Cerrado apresentar nova monitoração de alguns elementos da rodovia, tais como Pavimento, Sinalização Vertical/Horizontal e Drenagem Superficial.

33. Não houve, até o presente momento, a apresentação de nova monitoração por parte da Ecovias do Cerrado acerca dos Trabalhos Iniciais, conforme seria necessário nos entendimentos desta Comissão. Por sua vez, a Concessionária citou nos autos do processo, mediante carta ECC-GAC-0374-2020 (Documento SEI nº 4217402), argumentos contrapondo o posicionamento desta Comissão, justificando quanto ao Pavimento que não seria *“razoável a exigência de uma nova monitoração que, inclusive, levaria em torno de 90 (noventa) dias para ser concluída”* (vide seu parágrafo 55). No que tange à Sinalização, a Concessionária informou que as intervenções seriam *“pontuais, e se quer, apareceriam em uma nova monitoração”* (vide seu parágrafo 60). Acerca da drenagem, a Ecovias do Cerrado alegou que a *“Comissão não apresentou nenhum erro ou elemento não monitorado ou cadastrado”* (vide seu parágrafo 62).

34. Sobre o fato, resta a esta Comissão discordar da Concessionária. Quanto ao pavimento, conforme pode ser observado no Anexo II deste Parecer, diversas intervenções foram executadas entre o km 626 e 734 da rodovia BR-365. Neste contexto vale rememorar os argumentos já apresentados por esta comissão nos itens 86 a 90 do Parecer Técnico nº 169/2020/COINFMG/URMG, de 30 de setembro de 2020.

35. Acerca da monitoração de sinalização, esta comissão reitera os itens 91 a 94 do Parecer Técnico nº 169/2020/COINFMG/URMG, de 30 de setembro de 2020. Sobre isso, tem-se uma situação preocupante e recentemente identificada, percebida durante breve análise do recém protocolado Processo nº 50500.108261/2020-66, que trata das monitorações relativas aos parâmetros de 12 meses da Concessão. Enquanto o processo nº 50500.096234/2020-33 (outrora analisado sobre os Trabalhos iniciais) mostra que a película branca da placa "Início do trecho sob concessão da Ecovias do cerrado" (km 625+990 oeste) apresenta média de refletância de 4 medições com 788,8 cd/lux/m², essa mesma placa, mas nesse novo processo supracitado, tem-se média de refletância de 5 medições com 723,0 cd/lux/m². Ademais, a placa R-15 (km 626+570 oeste) contida na monitoração dos trabalhos iniciais, não consta nessa última monitoração dos parâmetros de 12 meses. Destaca-se que ambos processos se referem ao mesmo período monitorado, ou seja, entre 22/07/2020 e 11/09/2020. Isso reforça a importância/necessidade de nova monitoração mais recente para atestar os parâmetros exigidos no PER.

36. Já no que versa sobre a monitoração de drenagem, especificamente quanto à área de cobertura das praças de pedágio P1 e P2, rememora-se que conforme a Tabela 9 do Parecer nº 169/2020/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4166629), há locais exemplificativos em que meio-fio e/ou descidas d'água foram retirados e são necessários, sendo que, muitas vezes, foram monitorados antes de sua remoção pela Concessionária.

37. Diante do exposto, esta Comissão mantém seu entendimento exarado nos parágrafos 27, 86 a 94 e 97 a 100 do Parecer nº 169/2020/COINFMG/URMG, sendo necessária nova monitoração de Pavimento, Sinalização Horizontal/Vertical e Drenagem superficial nesse trecho compreendido pelas praças P1 e P2. Quanto ao prazo de 90 (noventa) dias que a Concessionária apresenta como restritivo à realização de nova monitoração, rememora-se que ela tem contratualmente até janeiro de 2021 para promover o completo atendimento aos parâmetros exigidos na etapa de Trabalhos Iniciais. No entanto, por se tratar de tema pontual e sensível às diversas interpretações, sugere-se avaliação da matéria por parte da SUROD/GEFIR para esclarecer eventual entendimento distinto, ou ainda submetê-la à apreciação da Diretoria da ANTT.

6 – CONCLUSÃO

38. O Contrato de Concessão prevê que a conclusão dos Trabalhos Iniciais deva ser atestada pela ANTT por meio de Termo de Vistoria, caso aprovada. Porém, para essa finalidade e nos termos do seu item 17.1.1, a Concessionária deve concluir os Trabalhos iniciais ao longo dos trechos *“conforme estabelecido no PER”*, bem como implantar *“ao menos uma praça de pedágio”*.

39. Diante daquilo apresentado neste documento e considerando o entendimento desta Comissão quando da realização da inspeção em tela, foram identificadas algumas não conformidades ao PER no âmbito do trecho de cobertura das praças de pedágio 01 e 02. Como, em geral, a maioria das inexecuções/inconsistências previamente relatadas no Parecer nº 169/2020/COINFMG/URMG (Documento SEI

nº 4166629) foram satisfatoriamente atendidas, entende-se ser possível dar prosseguimento do ato autorizativo para o início da cobrança de pedágio nas praças P1 e P2 da Ecovias do Cerrado desde que, antes da efetivação da cobrança, todas as pendências aqui apresentadas sejam devidamente sanadas e comprovadas à ANTT.

40. Conforme entendimento desta Comissão, somente após sanadas essas pendências a Concessionária estaria apta a iniciar a cobrança da tarifa de pedágio. No entanto, por se tratar de temas pontuais e sensíveis às diversas interpretações, sugere-se avaliação da matéria por parte da SUOD/GEFIR para esclarecer eventuais entendimentos distintos àqueles desta Comissão, ou ainda submetê-los à apreciação da Diretoria da ANTT. Isso porque essas Unidades Organizacionais possuem entre suas atribuições a competência para definição dessas interpretações ou, ainda, autorizar o efetivo início da cobrança da tarifa de pedágio. Este documento foi lavrado tempestivamente nos termos contratuais (itens 17.1.2 e 17.1.3), antes do prazo de 1 (um) mês da data de solicitação de vistoria por parte da Concessionária.

Sem mais para o momento, à apreciação superior.

[1] *In verbis*:

22. 17.1.1 da Minuta de Contrato

Entendemos que, ao concluir os itens (iii), (iv) e (v) da cláusula 17.1.1 e implantar uma praça de pedágio (conforme item (ii) da cláusula 17.1.1), e uma vez concluídos os Trabalhos Iniciais no trecho de cobertura da praça de pedágio implantada (item (i) da cláusula 17.1.1), a Concessionária estará autorizada a iniciar a cobrança de pedágio no respectivo trecho de cobertura da praça implantada. Nosso entendimento está correto?

Resposta: Sim, o entendimento está correto, desde que atendidas as demais exigências da cláusula 17.1 do Contrato, bem como outras disposições contratuais aplicáveis à matéria.

[2] Especificamente no que tange às praças de Minas Gerais, cita-se o Decreto Estadual nº 44.746, de 29 de fevereiro de 2008.



Documento assinado eletronicamente por **GIULLIANO RENATO MOLINERO, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 26/10/2020, às 16:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **LEONARDO VILLELA DE SIMONE TEIXEIRA, ANALISTA DE INFRAESTRUTURA**, em 26/10/2020, às 16:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **HUGO ALVES SILVA RIBEIRO, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 26/10/2020, às 16:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **MARCELO ALCIDES DOS SANTOS, Coordenador(a)**, em 26/10/2020, às 16:53, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



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 **4331095** e o código CRC **3DC8437D**.