

Nota Técnica nº. 040 /2015/GEINV/SUINF

Referência: Processo nº 50500.080880/2015-11

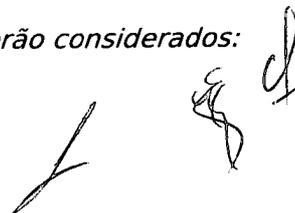
Revisão Ordinária nº 26 e Revisão
Extraordinária nº 06 da Tarifa Básica de
Pedágio da Rodovia BR-290/RS e BR-
116/RS – Concessionária CONCEPA S/A

Brasília, 11 de agosto de 2015

INTRODUÇÃO

1. A presente Nota Técnica tem por objetivo apresentar proposta de alteração no Cronograma Plurianual de Investimentos e Custos Operacionais referente ao Programa de Exploração da Rodovia – PER da rodovia BR-290/RS, Osório – Porto Alegre – Entr. BR-116/RS e BR-116/RS, Entr. BR-290/RS – Guaíba, para efeito da Revisão Ordinária nº 26/2015 e Revisão Extraordinária nº 06/2015 da Tarifa Básica de Pedágio, com o reequilíbrio econômico-financeiro dentro das obrigações estabelecidas no Contrato de Concessão PG-016/97-0.
2. A proposta da CONCEPA para esta Revisão Tarifária foi encaminhada por meio das Cartas: ENG 0104/2015-DIR, de 30/03/2015, e ENG 0218/2015-DIR, de 01/07/2015, e complementada pela Carta: ENG 0231/2015-DIR, de 12/07/2015.
3. Além da análise da proposta da Concessionária CONCEPA, serão consideradas nesta Nota Técnica as Inexecuções referentes ao ano de 2014 (Ano 18) descritas no Parecer Técnico nº 055/2015/GEINV/SUINF, de 06/03/2015.
4. Sobre o normativo da ANTT quanto às Revisões, cabe ressaltar o disposto na Resolução nº 675/04, alterada pela Resolução nº 1.578/2006, de 17/08/2006 e transcrita a seguir.

*“Art. 2º. Nas Revisões Ordinárias serão considerados:
(...)”*





III - as repercussões no cronograma decorrentes de:

antecipações e postergações autorizadas ou inexecuções de obras ou serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração;

b) alterações no Programa de Exploração por inclusão, exclusão ou alterações de obras e serviços autorizados pela ANTT, em caráter excepcional ou em regime de emergência. "(grifo nosso)"

Cabe ressaltar ainda o disposto na Resolução nº 1.187/2005, de 09/11/2005, alterada pela Resolução nº 2.554/2008, de 14/02/2008 e transcrita a seguir.

"Art. 23. As repercussões econômico-financeiras serão consideradas em:

I - revisões ordinárias, realizadas anualmente na forma de regulamentação específica, nos casos de:

a) antecipações e postergações autorizadas ou inexecuções de obras e serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração;
b) modificações no Programa de Exploração por inclusão, exclusão ou alteração de obras e serviços, autorizadas pela ANTT, em caráter excepcional ou em regime de emergência; e

II - revisão de reavaliação, realizada a cada cinco anos, nos termos do artigo 20.

III - revisão extraordinária, nos demais casos previstos em lei, contrato e Resoluções da ANTT." (grifo nosso)"

5. Para cada item do PER analisado, apresentamos a Proposta da Concessionária, acompanhada da Proposta desta GEINV, considerando-se os comentários e as observações feitas sobre a Proposta da Concessionária.

6. Vale destacar ainda que todos os valores apresentados neste documento estão a preços iniciais de novembro/1994, data-base da proposta de tarifa vencedora da licitação.

7. Do exposto, esclarecemos que as modificações no cronograma de investimentos e custos operacionais serão classificadas, preliminarmente, por esta GEINV, em Revisão Ordinária, Revisão Extraordinária, Fluxo Marginal e Fluxo Original. No entanto, essa classificação deverá ser ratificada pela GEROR/SUINF, uma vez que os reflexos alteram o cálculo da Tarifa Básica de Pedágio a ser efetuada por aquela Gerência.

ANÁLISE



Item E.2.3.1 – b) Posto de Pesagem com Gerenciamento Remoto (investimento)

Proposta Concessionária

8. A Concessionária propõe a inclusão do investimento num "Posto de Pesagem com Gerenciamento Remoto", que teria sido efetuado para permitir o funcionamento, a partir 23/02/2013, do centro de controle e monitoramento operacional de balança rodoviária onde, de forma remota, a partir do escritório da ANTT, foi possível a supervisão, acompanhamento e validação da operação de fiscalização de operação dos Postos de Pesagem Veicular.

"Conforme exaustiva discussão e tratativas ocorrido entre a Concessionária e esta r. Agência resta a incorporação no PER do valor investido por esta Concessionária para implantação do CSO (Centro de Supervisão Operacional) nos PPV's da ANTT ao longo do trecho concedido.

Os desembolsos efetuados, apenas no Posto de Pesagem do km 65 da Pista Norte, foram de R\$ 924.231,85 (cuja inauguração pela ANTT do CSO foi em 08/03/2013), e que retroagidos a nov./94, utilizando-se do IRT 4,11109, aprovado na Revisão 23, resultam em R\$ 224.814,31 (A PI), montante este que carece de reequilíbrio. Assim, de modo a finalizar o desequilíbrio em questão, reiteramos as tratativas realizadas desde o ano de 2013, acostados na Revisão 25 do PER, conforme transcrição abaixo bem como informado na Nota Técnica nº 027/2014/GEINV/SUINF, nos itens 17 a 22, onde a SUINF aguarda um retorno da SUFIS para inclusão na próxima revisão do PER deste desequilíbrio."

(...)

"Por fim, vale salientar, que quando operado de forma contínua pelo CSO da Agência as balanças de forma remota, ter-se-á que ajustar os custos da equipe para este novo procedimento; pois o PER prevê operações incertas e estratégicas, fazendo uso aleatório dos pontos de pesagem, tendo inclusive, na época, apoio da PRF e do extinto DNER, logo uma equipe bastante otimizada."

Proposta da GEINV

9. Este assunto vem sendo tratado desde a Revisão Ordinária nº 24 e Extraordinária nº 04 da Tarifa Básica, Processo nº 50500.030080/2013-98, onde ficou pendente a definição do investimento necessário e as definições por parte da fiscalização de peso de veículos na ANTT (SUFIS).

10. A Concessionária apresentou em sua carta TI 008/2013, de 08/11/2013, 03 orçamentos comparativos de empresas no ramo de TI



do serviço efetuado até a interrupção do projeto e com isso propôs um novo valor para o projeto em questão.

11. Conforme o Memorando nº 1804/2013/GEINV/SUINF, de 11/11/2013, foi solicitado à SUFIS a definição final a respeito do atendimento parcial ou total ao pleito da CONCEPA, além da definição do valor a ser considerado para reequilíbrio contratual e o custo de sua operação.

12. A SUFIS manifestou-se pelo Despacho nº 177/2015/SUFIS, de 17/06/2015, informando, com base no Memorando nº 260/2015/COFIS/URRS/ANTT, que a estrutura foi parcialmente implantada, tendo funcionado em caráter experimental, como um projeto piloto.

13. Visando a apropriação dos serviços no Cronograma de Investimentos da Concessão, foi expedido o Memorando nº 739/2015/GEINV/SUINF, de 26/06/2015, solicitando informações sobre a aceitação dos serviços realizados e equipamentos implantados pela CONCEPA e sobre a análise e aprovação do orçamento apresentado pela Concessionária.

14. Como até o momento não tivemos uma resposta da SUFIS sobre o demandado no referido Memorando, propõe-se aguardar a verificação do custo do projeto pela SUFIS, para a sua posterior inclusão no PER na próxima Revisão Extraordinária.

15. Ressaltamos que a demanda à Concessionária solicitando estudo e/ou implantação de um Posto de Pesagem com Gerenciamento Remoto não partiu desta GEINV, de forma que não temos como emitir manifestação conclusiva a respeito de serviços que não foram autorizados e acompanhados por esta Gerência.

Item E.3.1.20 – Sistema de Sensoriamento de Tráfego com Contagem de Eixo

Proposta Concessionária

16. A Concessionária propõe a retirada dos valores previstos para esse Item para os anos de 2014 a 2017, conforme já ocorrido para os anos de 2012 e 2013, com a exclusão por completo das obrigações do PER.

“O assunto em questão já vem sendo analisado por esta r. Agência e em diversas tratativas, através da Nota Técnica nº 032/2014/GEINV/SUINF, além da documentação acostada na Revisão 25 do PER, foi demandado a necessidade de se efetuar estudos adicionais para confirmar a retirada das 06 faixas de monitoramento com Sistema Integrado de Registro de Velocidade Eletrônico, cujos estudos foram encaminhados a esta r. Agência através da Carta ENG 0418/2014, Carta ENG 0068/2015 e recente Carta ENG 0215/2015, confirmando em



diversos métodos a viabilidade técnica de retirada de tais dispositivos no PER.

Cumpra também destacar o Ofício nº 7051/2014-SPF, do Departamento da Polícia Rodoviária Federal, manifestando a não necessidade de implantação de tais controladores fixos (06 faixas).

Diante do exposto, confirmamos a solicitação já efetuada em revisões anteriores para que se efetue a retirada deste item do PER, conforme tabela abaixo:

Ano	Valor Previsto PER (R\$ a PI)	Valor Proposto (R\$ a PI)
Ano 17 (2013)	170.121,00	-
Ano 18 (2014)	170.121,00	-
Ano 19 (2015)	170.121,00	-
Ano 20 (2016)	170.121,00	-
Ano 21 (2017)	85.060,00	-
TOTAL	765.544,00	-

Proposta da GEINV

17. Por meio da Carta ENG 0215/2015, de 30/06/2015, a CONCEPA apresentou um Estudo Técnico adequado às diretrizes estabelecidas no Ofício Circular nº 019/2009/GEINV/SUINF, de 25/09/2009, e à Resolução CONTRAN nº 396/2011, demonstrando não haver necessidade de implantação de controladores de velocidade ao longo do trecho concedido.

18. Verificamos que o Estudo Técnico apresentado seguiu a Instrução para a Apresentação do Estudo para Definição das Localizações dos Controladores de Velocidade, anexo ao referido Ofício da ANTT e foi elaborado por profissional habilitado com registro no CREA/RS.

19. Nesse sentido, propomos a retirada do PER das 06 faixas de monitoramento com Sistema Integrado de Registro de Velocidade Eletrônico e a alteração do Cronograma da Concessão conforme abaixo.

Cronograma físico-financeiro item E.3.1.20.1 Sistema de sensoriamento de Tráfego com contagem de eixos. (valores em R\$ - data base: nov/1994)									
	Total do Item	...	15º ANO	16º ANO	17º ANO	18º ANO	19º ANO	20º ANO	21º ANO
Cronograma Vigente	595.421,88	...	-	-	-	170.120,54	170.120,54	170.120,54	85.060,27
Proposta Concessionária	0,00	...	-	-	-	-	-	-	-
Proposta ANTT									
Rev Extraord - Marginal	0,00	...	-	-	-	-	-	-	-



Item F.1.8.1 - Pavimentação das Faixas Adicionais – Trecho Gravataí a Osório

Inexecuções 2014

20. Foi apurada inexecução parcial do item, conforme disposto no Parecer Técnico Nº 055/2015/GEINV/SUINF, de 06/03/2015, sendo que os valores das obras e serviços executados no referido item podem ser observados com detalhes no quadro apresentado a seguir.

Item do PER	Descrição da obra/serviço	Valor Total do item (R\$)	Valor previsto dos investimentos para 2014 (R\$)	Executado-2014		Inexecução-2014	
				% Física	(R\$)	(R\$)	%
F.1.8.1	PAVIMENTAÇÃO DAS FAIXAS ADICIONAIS – TRECHO GRAVATAÍ A OSÓRIO	47.265.181,00	100.000,00	99,09%	99.090,91	909,09	0,91%

Proposta da GEINV

21. Em vista das inexecuções apuradas, propomos a readequação do cronograma, conforme quadro abaixo.

	Total do Item	...	15º ANO	16º ANO	17º ANO	18º ANO	19º ANO	20º ANO	21º ANO
Cronograma Vigente	47.265.181,00	...	200.000,00	2.750.000,00	150.000,00	100.000,00	-	-	-
Proposta ANTT									
Rev Ord - Original	47.265.181,00	...	200.000,00	2.750.000,00	150.000,00	100.000,00	-	-	-
Rev Ord - Total	47.265.181,00	...	200.000,00	2.750.000,00	150.000,00	99.090,91	909,09	-	-

ITEM F.7.16 – Implantação 1ª fase da 4ª Faixa da BR-290/RS entre o km 94,3 ao km 96,7

Proposta Concessionária

22. A Concessionária está solicitando a inclusão do custo remanescente da 1ª fase da obra de Implantação da 4ª Faixa na BR-290/RS, entre o km 94,3 ao km 96,7 – conforme orçamento que acompanhou as vias verdes do referido projeto executivo.

“Conforme descrito na Nota Técnica nº 19/2013/GEINV/SUINF a Concessionária em conjunto com esta r. Agência incorporaram na



Revisão 24 do PER o investimento para aumento da capacidade física da rodovia BR-290/RS entre Porto Alegre e a BR-448/RS (Rodovia do Parque), através da construção da 4ª faixa de tráfego em ambos os sentidos da via e este investimento foi denominado de 1ª Etapa da 4ª faixa.

Em vista da iminente inauguração da Rodovia do Parque (BR-448/RS) e caos que seria gerado no fluxo de entrada de Porto Alegre, com impacto significativo no tráfego de longa distância, tramitou-se o encaminhamento do projeto executivo, sendo este analisado e aprovado pela Agência de modo célere, o qual após diversas reuniões e tramites, resultou na aprovação da 1ª Fase por meio do Ofício nº 1981/2013/GEINV/SUINF, ainda que alguns itens tenham sido glosados naquele momento, resultando no montante aprovado de R\$ 2.164.529,96 (a preços iniciais).

Cumprir destacar que em função da celeridade para se aprovar a incorporação deste item no PER da Concessionária, restou a apresentação do projeto de iluminação conforme destacado na análise da Revisão 24, em separado, para acrescer futuramente seu custo no montante já aprovado. A análise do projeto de iluminação da 1ª Etapa foi aprovada mediante Ofício nº 624/2014/GEINV/SUINF, no montante de R\$ 217.637,56 (a preços iniciais) e sua implantação foi em 2014 (Ano 18), o qual acrescido ao montante total aprovado na Revisão 24 do PER, resulta em R\$ 2.382.167,52 (a preços iniciais).

Em tempo, na Revisão 25 do PER restou esclarecido, ainda, que alguns itens do projeto executivo da obra haviam sido glosados por parte da análise desta r. Agência e caberia a Concessionária apresentar esclarecimentos e justificativas, as quais seriam discutidas no futuro e, caso aceitas, incorporadas na próxima Revisão. Neste caso, foram apresentados esclarecimentos aos itens glosados à época através da Carta ENG 0255/2014, datada de 19/11/2014, e esta foi analisada pela ANTT e aceita conforme Ofício nº 1666/2014/GEINV/SUINF. No Relatório de Análise de Projeto nº 1545/2014, de 14/10/2014, esta r. Agência aprovou os esclarecimentos apresentados pela Concepa e o preço da obra (sem iluminação) ficou em R\$ 2.407.805,04 (a preços iniciais), que incorporados ao montante de R\$ 217.637,56 (a preços iniciais) referente ao projeto de iluminação, obtém-se o valor global para o item F.1.8.6.1 – H1 equivalente à R\$ 2.625.442,60 (a preços iniciais), conforme distribuição a seguir:



Ano	Valor PER (R\$ a PI) Revisão 25	Proposto PER (R\$ a PI) Atendimento RAP Nº 1545/2014
Ano 17 (2013)	1.915.382,20	2.158.657,28
Ano 18 (2014)	466.785,32	466.785,32
TOTAL	2.382.167,52	2.625.442,60

Assim, analisando este item, conforme explanado acima, resta incorporar nesta Revisão do PER, o montante de R\$ 243.275,08 (a preços iniciais) remanescentes da análise de projeto que estava sendo finalizada pela equipe técnica da ANTT, após a Revisão 24, conforme Carta ENG 0255/2014 e aceito através do Ofício nº 1666/2014/GEINV/SUINF, conforme documentos a seguir."

Proposta da GEINV

23. Por meio do Relatório de Análise de Projeto Nº 1545/2014, de 17/10/2014, a Gerência de Projetos de Rodovias - GEPRO/SUINF apresentou manifestação sobre as vias verdes do Projeto Executivo de Implantação da 4ª Faixa - 1ª Etapa - km 94+300m ao km 96+540m, concluindo pela aprovação do projeto, que foi encaminhado pela Carta ENG 0255/2014, datada de 23/09/2014.

24. Em consequência, esta GEINV expediu o Ofício nº 1666/2014/GEINV/SUINF, de 23/10/2014, comunicando à CONCEPA que as vias verdes do projeto em questão foram aprovadas. Entretanto, o referido Relatório não menciona a análise e aceitação, ou não, do orçamento apresentado pela Concessionária CONCEPA junto às vias verdes.

25. Em vista da Proposta de Revisão de Tarifa, solicitamos à GEPRO/SUINF a complementação da análise anteriormente efetuada, com a avaliação do orçamento apresentado.

26. A análise solicitada à GEPRO/SUINF não foi finalizada até a presente data, o que impede a manifestação desta GEINV sobre a pertinência ou não da alteração de valor do referido item no cronograma da Concessão.

ITEM F.1.9.3 - Extensão da Concessão (BR-116 Km 291,2 ao Km 299,9)

Proposta Concessionária

ANTY
FL Nº 305
GEINV

27. A Concessionária está solicitando a exclusão dos custos com a obra de alargamento da ponte do Arroio do Conde, no km 203,2 da BR-116/RS, que está prevista no Contrato da Concessão no escopo da extensão da Concessão, do Km 291,2 ao Km 299,9 da BR-116/RS.

“Dando continuidade as tratativas que estão sendo realizadas com esta r. Agência nesta Revisão 26 do PER, referente ao montante de investimentos alocados neste item (F.1.9.3 – Extensão de Concessão BR-116/RS km 291,2 ao km 299,9), destaca-se que muitas obras e melhorias já foram concluídas neste trecho rodoviário, as quais elevaram significativamente as condições de segurança e conforto da rodovia concedida.

Neste trecho rodoviário, do km 291,2 ao km 299,9 da BR-116/RS, destaque neste momento para a finalização da Interseção em dois níveis no km 296 com a Av. Nei Brito, conforme pode ser visualizado abaixo o estágio atual de finalização e acabamos das obras da Interseção.

(...)

Nesse sentido, nota-se que a obra está em fase final de implantação, a qual tem previsão de liberação ao tráfego ainda neste corrente mês ou mais tardar no início do mês de agosto de 2015, dependendo das condições climáticas, atendendo assim o cronograma de obras deste projeto. As camadas asfálticas já estão sendo implantadas e os postes de iluminação do projeto já estão implantados bem como os aterros e muros de contenção já estão concluídos.

Assim, conforme tratativas desta revisão, por consequência, houve a necessidade de postergação de R\$ 630.784,63 (a preços iniciais) do ano de 2014 para o ano de 2015, cujo total para este item (F.1.9.3 – Extensão de Concessão BR-116/RS km 291,2 ao km 299,9), é de R\$ 28.430.213,68 (a preços iniciais) – Vide item 57 da Nota Técnica nº 019/2013/GEINV/SUINF.

Diante do montante apresentado acima, item F.1.9.3, confirma-se que ao longo destes últimos anos a Concessionária concentrou esforços na implantação de obras e melhorias ao longo do trecho da rodovia denominado Extensão de Concessão. Estas obras oportunizaram aos usuários da rodovia melhores condições de segurança de trafegabilidade bem como levou a comunidade local maior mobilidade e valorização da região. Por outro lado, tem-se que reequilibrar nesta revisão alguns investimentos que foram solicitados à Concessionária e, principalmente, o benefício concedido mediante a Lei 13.103/2015 aos caminhoneiros em função da isenção do eixo suspenso, logo, a fim de buscar a melhor equalização do incremento tarifário aos usuários,



estamos propondo minimizar este impacto com a retirada do alargamento da ponte s/ Arroio do Conde, visto que esta ponte foi duplicada recentemente e já recebeu melhorias significativas.

Nesta linha de raciocínio, tem-se que após a conclusão da duplicação da BR-116/RS, no segmento de Eldorado do Sul e Guaíba, o tráfego de veículos acabou sendo direcionado para a pista nova duplicada e, com isso, diminuiu no mínimo pela metade o tráfego de veículos sobre a pista antiga e, conseqüentemente, nesta Ponte sobre o Arroio do Conde. Trata-se de uma ponte de pequena extensão, 54m, bem conservada, sinalizada e já com duas faixas de rolamento. Com esta diminuição de tráfego esta ponte acaba sendo menos solicitada pelas imposições do tráfego de cargas, melhorando o nível o serviço da rodovia significativamente.

Ocorre que desde a incorporação por parte desta r. Agência da Interseção com a Av. Nei Brito, com projeto vultuoso e diferenciado em relação ao projeto inicial, houve uma redistribuição de fluxos anual a fim de atender as necessidades locais de obras, assim concentrou-se na implantação da Interseção e no alargamento da ponte sobre o Conduto Celupa e, neste momento, a fim equalizar o melhor equilíbrio contratual estamos propondo a retirada da construção do acostamento da ponte sobre o Arroio do Conde, cujo montante financeiro alocado no item F.1.9.3 é de R\$ 261.307,39 (a preços iniciais), referentes a 302,4m² x R\$ 2.522,26/2,9189 (para retroagir de Maio de 2005 para novembro de 1994) e que descontados do valor de R\$ 630.784,63 (a preços iniciais) que terão que ser postergados, obtém-se o montante de R\$ 369.477,24 (a preços iniciais) para o ano de 2015.

Ano	Previsto (R\$ a PI)	Proposto (R\$ a PI)
Ano 2006 a Ano 2013	25.907.075,15	25.907.075,15
Ano 18 (2014)	2.523.138,53	1.892.353,89
Ano 19 (2015)		369.477,24
Total	28.430.213,68	28.168.906,28

A fim de corroborar com esta realocação no programa de investimentos, cumpre salientar que a manutenção do gabarito da obra de arte sobre o Arroio do Conde vai ao encontro ao conceito adotado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT na importante obra de duplicação da rodovia BR-116/RS, entre



Guaíba e Pelotas, conforme edital nº 096/99-10, que licitou o projeto executivo da obra. Salienta-se que esta obra de duplicação está em fase de implantação e, conforme imagens e plantas do projeto em execução abaixo (alguns exemplos), as pontes existentes na pista antiga da BR-116/RS manterão o gabarito transversal, idêntico ao atual gabarito sobre a Ponte do Arroio do Conde.

(...)"

Inexecuções 2014

28. Foi apurada inexecução parcial do item, conforme disposto no Parecer Técnico Nº 055/2015/GEINV/SUINF, de 06/03/2015, sendo que os valores das obras e serviços executados no referido item podem ser observados com detalhes no quadro apresentado a seguir.

Item do PER	Descrição da obra/serviço	Valor Total do Item	Valor previsto dos investimentos para 2014	Executado-2014		Inexecução-2014	
		(R\$)	(R\$)	% Físico	(R\$)	(R\$)	%
F.1.9.3	EXTENSÃO DA CONCESSÃO 299,9)	5.710.213,68					
	Trevo modificado Nel Brito		2.523.138,53	75,00%	1.892.353,90	630.784,63	25,00%

Proposta da GEINV

29. Diante da ciência do pleito da Concessionária, a COINF/URRS encaminhou manifestação mediante o Memorando nº 292/2015/COINF-URRS/SUINF, de 17/07/2015, ressaltando a importância de que seja efetuada a obra de alargamento da ponte do Arroio do Conde, no km 203,2 da BR-116/RS, tendo em vista que todas as outras Obras-de-Arte Especiais integrantes do trecho concedido à CONCEPA já se encontram alargadas nos trechos que receberam ampliação de capacidade.

30. Dessa forma, consideramos que não tem pertinência a retirada do PER da obra de alargamento da ponte sobre o arroio do Conde. Com isso, propomos a alteração do cronograma do item, somente em vista da inexecução verificada no Parecer Técnico Nº 055/2015/GEINV/SUINF.

ANTT
 FL N° 308
 GEINV

Cronograma físico-financeiro ITEM F.1.9.3 - Extensão da Concessão (BR-116 Km 291,2 ao Km 299,9) - (valores em R\$ data base: nov/1994 -

	Total do Item	...	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Cronograma Vigente - Original	22.720.000,00	...	4.000.000,00	2.635.370,00				
Cronograma Vigente - Marginal	5.710.213,68			3.187.075,15	2.523.138,53			
Proposta Concessionária	28.168.906,28	...	4.000.000,00	5.822.445,15	2.523.138,53	369.477,24		
Proposta ANTT								
Rev Ord - Marginal	5.710.213,68		-	3.187.075,15	1.892.353,90	630.784,63		

ITEM F.3.2 - Construção de Passarela

Inexecuções 2014

31. Foi apurada inexecução parcial do item, conforme disposto no Parecer Técnico N° 055/2015/GEINV/SUINF, de 06/03/2015, sendo que o valor da obra executada no referido item pode ser observada com detalhes no quadro apresentado a seguir.

Cronograma físico-financeiro para o item F.3.2 (valores em R\$ - data base novembro/1994)

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL (R\$)	2014	2015
Vigente	FO	332.398,00	54.859,00	
Inexecuções	FO	1.097,18	1.097,18	
Proposta GEINV	FO	332.398,00	53.761,82	1.097,18

Proposta da GEINV

32. Em vista das inexecuções apuradas, propomos a readequação do cronograma, conforme quadro abaixo.

Cronograma físico-financeiro item F.3.2 CONSTRUÇÃO DE PASSARELA (valores em R\$ - data base: novembro/1994)

	Total do Item	...	15º ANO	16º ANO	17º ANO	18º ANO	19º ANO	20º ANO	21º ANO
Cronograma Vigente	332.398,00	...	-	40.000,00	-	54.859,00	-	-	-
Proposta ANTT									
Rev Ord - Original	332.398,00	...	-	40.000,00	-	53.761,82	1.097,18	-	-

ITEM NOVO - Estudo de Viabilidade Técnico Econômico Ambiental (EVTEA) de Vias Marginais na rodovia BR-290/RS - Km 64 ao 96



Proposta Concessionária

33. A Concessionária solicita a inclusão de recursos no Cronograma da Concessão para cobrir os custos com o Estudo de Viabilidade para implantação de vias marginais na BR-290/RS, compreendendo o trecho entre o km 64 e o km 75.

“Seguindo o conceito das vias marginais existentes na região Metropolitana de Porto Alegre, como exemplo a Rua Voluntários da Pátria e a Rua João Moreira Maciel, vias estas que contribuem no aumento significativo de capacidade da rodovia BR-290/RS (Free Way), segregando o tráfego de longa distância com o tráfego urbano de curta distância que atualmente impera na rodovia federal, concebida para trajetos longos e expressos.

Neste sentido, no intuito de atender a um pleito da sociedade em vista de ampliar o desenvolvimento no segmento entre Gravataí e Porto Alegre e também da região do entorno da BR-290/RS, esta r. Agência solicitou o desenvolvimento de estudos de vias laterais à Free Way entre o Km 64 ao Km 96 através do Ofício nº 3455/2014/SUINF e Ofício nº 3862/2014/SUINF e Ata de Reunião na Sede da URRS/ANTT no dia 08/01/2015.

Neste sentido, através da Carta ENG 0113/2015 salientou-se a importância em ampliar a capacidade do tráfego em vista de diversos fatores benéficos, os quais através da elaboração de um Estudo de Viabilidade Técnico Econômico Ambiental (EVTEA) podem ser evidenciados e discutidos. A partir do envio da Carta ENG 0113/2015, com o Termo de Referência acompanhado de 3 (três) cotações de empresas para a elaboração do EVTEA, conforme normatizado por esta r. Agência, o menor valor cotado foi de R\$ 1.850.000,00, o qual através do Ofício nº 1228/2015/SUINF foi aprovado em R\$ 1.315.000,00 a preços atuais (Maio/2015), adequando ao IRT de 4,64555, aprovado na última revisão, obtém-se o montante de R\$ 283.066,59 (a preços iniciais) conforme tabela resumo abaixo, a ser reequilibrado a fim de viabilizar a execução destes estudos, que já iniciaram.

Ano	Previsto R\$ (a PI)	Proposto R\$ (a PI)
Ano 19 (2015)		283.066,59
TOTAL		283.066,59

“

Proposta da GEIN V

34. Considerando a Portaria nº 46, de 20/03/2014, que estabelece a sistemática para o processo de autorização, e definição dos respectivos custos, de estudos de viabilidade e de projetos



executivos de obras e serviços não previstos contratualmente, e a aprovação da SUINF, mediante o Ofício nº 1228/2015/SUINF, de 25/05/2015, do valor referente à elaboração do Estudo de Viabilidade Técnico Econômico Ambiental (EVTEA), propõe-se a inclusão do respectivo investimento no cronograma da Concessão.

35. Sugerimos, então, a inclusão de um novo item no cronograma: F.7.17: Estudo de Viabilidade de Vias Marginais na rodovia BR-290/RS – Km 64 ao 96, conforme disposto abaixo.

Cronograma físico-financeiro item F.7.17 - Estudo de Viabilidade de Vias Marginais na rodovia BR-290/RS – Km 64 ao 96 - (valores em R\$ - data base: nov/1994 -								
	Total do Item	...	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Cronograma Vigente		...						
Proposta Concessionária	283.066,59	...				283.066,59		
Proposta ANTT								
Rev Extraord - Marginal	283.066,59	...				283.066,59		

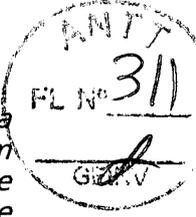
ITEM NOVO – Modernização do Vão Móvel da Ponte do Guaíba

Proposta Concessionária

36. A Concessionária apresentou as ações efetuadas visando à modernização do sistema de içamento do Vão Móvel da Ponte do Guaíba. Informa que aguarda a análise pela ANTT das solicitações de reequilíbrio do montante já desembolsado em anos anteriores com ações visando melhorias na confiabilidade e monitoramento do sistema em operação.

“Em atenção a este item, reitera-se a solicitação elaborada pela Concepa na Revisão 24 do PER, conforme processo nº 50500.092578/2014-25 e nº 50500.077994/2014-01, onde foram apresentadas as informações e dados relevantes sobre os trabalhos de modernização do Vão Móvel realizada em longo dos últimos anos pela Concepa a fim de aumentar a credibilidade e confiabilidade do sistema de içamentos, trabalhos estes que estavam sendo acompanhados pela ANTT, conforme Cartas listadas abaixo e juntadas no processo da Revisão 24.

Resta importante, reiterar que a ponte móvel sobre o Rio Guaíba foi projetada estimando um tráfego diário de até 10.000 veículos, ao passo que nos dias atuais este número passa de 50.000 veículos/dia. Em atenção às operações de içamentos, a premissa adotada em projeto era a de 2 operações por semana, número este, atualmente em média, diário e, ao que tudo indica, tenderá a aumentar devido ao crescimento do país e conseqüentemente, do tráfego hidroviário.



Em paralelo, a necessidade da construção de uma segunda ponte sobre o Rio Guaíba, a qual está em andamento pelo DNIT e tem-se previsão de conclusão de 36 meses após seu início, conforme recente Edital de RDC, visto a média de duas operações de içamentos diárias, o que totalizam uma média de 500 operações por ano, números estes que afetam mais de 600.000 veículos ano, além de gerar cerca de 300 horas de paralisação no tráfego rodoviário.

Ocorre que a construção da Ponte Alternativa, por si só, extinguirá somente as interrupções/bloqueios no fluxo rodoviário eis que, apesar da ponte vislumbrada possibilitar a livre navegação no canal, ainda assim, persistirá a necessidade de içar o vão móvel para passagem de transporte fluvial de cargas, caso contrário toda embarcação de médio e grande porte não chegará ao seu destino final por conta da ausência de içamento.

Nessa linha de raciocínio, observa-se que de nada adiantará construir uma ponte em paralelo a atual se esta vier a ser desativada haja vista que, caso ocorra este cenário, se solucionará um problema rodoviário e, em contrapartida, se criará um bloqueio fluvial ao transporte de cargas via navegação.

Nessa vertente, para que a atual ponte permaneça operante, imprescindível se torna a modernização de seu sistema atual de içamento, concebido na década de 50, o qual já vem sendo realizado pela Concessionária, evoluindo-se para um sistema que possa manter a atual estrutura em operação num horizonte de mais 30 a 50 anos.

Neste sentido, tem-se investido esforços em conjunto com esta r. Agência e despendido um volume a maior de recursos nos últimos 4 anos com o intuito de viabilizar melhorias na confiabilidade e monitoramento do sistema de içamento do Vão Móvel, a fim de monitorar os içamentos realizados e possibilitar ações céleres e em paralelo no reestabelecimento do Vão para o fluxo rodoviário em situações de emergência. Estas ações vem sendo acompanhadas e motivadas pela Agência em diversas reuniões, com destaque para o Ofício nº 368/2012/COINF-URRS/ANTT, inclusive com visitas in loco no Vão Móvel, além do acompanhamento por parte do Ministério Público Federal, conforme Inquérito Civil nº 1.29.000.001851/2010-86.

Em tempo, mesmo não tendo a obrigação contratual para efetuar melhorias no Vão Móvel, somente o desprendimento de mão-de-obra para operação da Ponte, esta Concessionária não poupou esforços para constantemente executar melhorias visando aumentar a segurança e confiabilidade dos sistemas que compõe a operação do Vão Móvel, como já é de conhecimento desta r. Agência através das Cartas já remetidas a este

ANTT
 PLAN 312
 GEINV

respeito, como a Carta ENG 0506/2010, 0508/2010, 0631/2010, 0058/2011, 0059/2011, 0150/2011, 0244/2011, 0331/2011, 0358/2011, 0393/2011, 0402/2011, 0062/2012, 0194/2012, 0197/2012, 0332/2012, 0356/2012 e a Carta ENG 0169/2013.

Nesse sentido, em decorrência do encaminhamento da documentação apresentada na Revisão 24 do PER, conforme Nota Técnica nº 027/2014/GEINV/SUINF, esta r. Agência propôs não considerar o pleito de inclusão dos valores apresentados naquela revisão e, definiu aguardar a análise por parte da ANTT, sendo que caso os desembolsos fossem devidos, faria a inclusão na próxima revisão do PER. Diante do exposto, reitera-se que os principais valores já desembolsados na Modernização do Vão Móvel, estão apresentados na Carta ENG 0169/2013, do qual solicita-se o reequilíbrio contratual conforme os valores desembolsados na época, vide quadro abaixo.

Ano	Previsto (R\$ a PI)	Proposto	
		R\$ (valor histórico)	R\$ (valor a preço inicial)
Ano 14 (2010)	-	124.669,00	33.074,49
Ano 15 (2011)	-	1.222.199,00	312.872,44
Ano 16 (2012)	-	762.501,00	185.474,14
Ano 17 (2013)	-	217.597,00	49.890,52
Total	-	2.326.966,00	581.311,59

Proposta da GEINV

37. Mediante o Memorando nº 810/2012/GEINV/SUINF, de 18/10/2012, esta GEINV solicitou manifestação da COINF/URRS acerca das intervenções executadas nas instalações do vão móvel da Ponte sobre o Rio Guaíba, inclusive o possível enquadramento como conservação, manutenção ou melhoria. Também foi questionado se a fiscalização da ANTT teria autorizado oficialmente a execução de serviços no vão móvel da referida ponte.

38. Em resposta, a COINF/URRS emitiu o Parecer Técnico nº 193/2013/COINF-URRS/SUINF, de 31/07/2013, onde cita que a equipe de fiscalização verificou a realização dos serviços listados pela CONCEPA na Carta ENG 0169/2013, de 05/07/2013.

39. No entanto, não ficou comprovado que a fiscalização da ANTT tenha emitido autorização prévia para a execução dos serviços pela CONCEPA. Logo, não foram atendidos os preceitos da Resolução nº 1187/2005, que estabelecem a necessidade de autorização prévia da ANTT antes da realização de serviços e obras.

40. Como existe manifestação expressa da COINF/URRS atestando a efetiva realização dos serviços, que se caracterizam como melhorias não previstas no PER, o que é passível de reequilíbrio contratual dos recursos despendidos, sugerimos consulta à Diretoria da



ANTT sobre a possibilidade de inclusão, *a posteriori*, das despesas no cronograma da Concessão.

ITEM Segunda ponte sobre o Guaíba – Transferência de Titularidade da Licença Prévia

Proposta Concessionária

41. A Concessionária solicita o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato referente aos custos diretos decorrentes do atendimento às condicionantes da licença prévia bem como dos referentes à mudança de titularidade junto ao órgão ambiental – FEPAM, conforme acordado com a ANTT.

42. Sugere que os custos e seus impactos tributários gerados no cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro da Concessão sejam tratados nos mesmos moldes do 13º Termo Aditivo Contratual, sem gerar aumento de tarifas, conforme Nota de Crédito específica à ANTT com os valores negociados para reequilíbrio do Contrato de Concessão.

“Conforme documentos apresentados na Revisão 24 do PER, processo nº 50500.092578/2014-25 e nº 50500.077994/2014-01, esta Concessionária relatou por meio da Carta ENG 0147/2014-DIR os tramites que estavam sendo realizados entre esta Concessionária, esta r. Agência e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT para que fosse viabilizada a transferência de titularidade do licenciamento ambiental da Segunda Ponte do Guaíba, em tramite pela Concepa junto ao órgão licenciador FEPAM, inclusive já com a Licença Prévia emitida e documentação para obtenção da Licença de Instalação da obra já protocolada junto à FEPAM.

Abaixo, vale a pena transcrever o relato apresentado pela Concepa na época da Revisão 24, para ensejar o andamento do processo, conforme segue:”

(...)

“

Ano	Previsto R\$ (a PI)	Proposto R\$ (a PI)
Ano 18 (2014)		1.948.875,27
TOTAL		1.948.875,27

”

(...)

“A partir da tramitação realizada na Revisão 24, conforme Nota Técnica nº 027/2014/GEINV/SUINF,

FL. Nº 314
GEINV

restou esclarecido que tal assunto estava sendo tratado em processo específico e, tendo em vista o andamento das tratativas propôs-se aguardar o término da análise do assunto junto a SUINF para incorporar na próxima revisão da tarifa.

Neste senda, esta Concessionária destaca que esteve presente em todas as ocasiões a qual foi demandada para tratar deste assunto e tendo em vista o êxito de se utilizar o material desenvolvido pela Concessionária para dar celeridade e viabilizar o início das obras da Segunda Ponte do Guaíba, ainda em 2014, o que culminou com a concordância dos valores negociados e a emissão do Ofício nº 67/2014/DPP, confirmando em Nota de Crédito específica à ANTT, os valores negociados para finalização do reequilíbrio ora acordado.

Em tempo, cumpre recordar também outros documentos tramitados no processo em questão que julgamos pertinentes, como Ofício nº 457/2014/DG/ANTT, Carta JUR 053/2014, datada de 26/09/2014, Carta JUR 056/2014, datada de 09/10/2014 e Carta JUR 070/2014, datada de 05/12/2014, para finalizar o reequilíbrio em questão. Por fim, a fim de culminar o assunto, novos trâmites ocorreram ao longo deste ano, como as Cartas JUR 006/2015 e JUR 012/2015, além do Ofício nº 392/2015/DG/ANTT endereçado pela ANTT ao DNIT que evidencia o desequilíbrio contratual em questão no item 3 do ofício supracitado.”

Proposta da GEINV

43. O entendimento desta GEINV acerca do assunto em questão foi expresso no Memorando nº 437/2015/GEINV/SUINF, de 14/04/2015. Esta Gerência entende que os recursos despendidos pela Concessionária com licenciamento ambiental, de que tratam os documentos acostados ao processo nº 50500.081357/2014-21, não geraram desequilíbrio no Contrato de Concessão, pois não foram decorrentes de uma obrigação contratual estabelecida pela ANTT.

44. Não obstante, a Diretoria da ANTT emitiu o Ofício nº 392/2015/DG/ANTT, em 22/05/2015, reconhecendo o desequilíbrio contratual e reiterando ao DNIT a necessidade de transferência dos valores acordados entre as partes, com urgência. Até o presente momento, esta GEINV desconhece se o DNIT aquiesceu ao demandado pela Diretoria da ANTT.

ITEM NOVO - Alargamento do Viaduto da Interseção da BR-290 com a Av. Assis Brasil

Proposta Concessionária



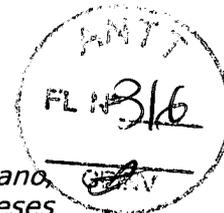
45. Em seguimento ao projeto executivo da 4ª faixa, no trecho do km 75+040 ao km 96+540, a CONCEPA apresentou um projeto que visa principalmente permitir a construção de uma faixa adicional às existentes, no km 86 da BR-290/RS.

“As obras contempladas no 13º Termo Aditivo Contratual, no que tange à implantação de uma 4ª Faixa entre o Km 75 ao Km 94 da BR-290/RS não contemplaram intervenções nas Obras-de-Arte Especiais (OAE) existentes, estreitando a largura dos acostamentos nos segmentos em OAE. Entretanto, visto o estágio célere atual das obras da 4ª Faixa, observou-se a necessidade da ampliação do viaduto para suportar as 4 faixas de rolamento das pistas norte e sul para dar homogeneidade ao fluxo e evitar afunilamentos, além de possibilitar que os acessos existentes junto a interseção com a Av. Assis Brasil sejam conectados com a BR-290/RS com segurança.

Ressaltamos que este Projeto Executivo foi aprovado em regime de NÃO OBJEÇÃO, com ressalvas, por meio do Ofício nº 232/2015/GEPRO/SUINF, o qual solicitou a apresentação de Vias Verdes e autorizou o orçamento, por meio do Relatório de Análise de Projeto nº 0711/2015, de 18/05/2015, no valor de R\$ 1.784.738,27 (data-base de Janeiro/2015), resultando em R\$ 384.182,34 a preços iniciais. Ainda tratando do Ofício nº 232/2015/GEPRO/SUINF, o mesmo forneceu um prazo para apresentação de contestação técnica ao resultado da análise, o qual foi cumprido por parte da Concessionária, que revisou o orçamento do Projeto Executivo aprovado, por meio da Carta ENG 0190/2015, resultando em um valor de R\$ 1.799.811,06, que retroagidos a preços iniciais, conforme o IRT de 4,64555, aprovado na última revisão, obtém-se o montante de R\$ 387.426,91 (a preços iniciais), conforme tabela resumo abaixo.

Ano	Previsto R\$ (a PI)	Proposto R\$ (a PI)
Ano 20 (2016)		387.426,91
TOTAL		387.426,91

Em relação ao reequilíbrio dos custos acordados acima, esta Concessionária ressalta que a obra não está prevista no Programa de Exploração da Rodovia (PER) e nem no pacote de obras aprovados através do 13º Termo Aditivo Contratual, logo, em vista de estarmos com as frentes de serviço e recursos financeiros concentrados nas obras do 13º Termo Aditivo Contratual, e em vista da Revisão Tarifária ocorrer no final deste ano, a execução da



presente obra foi alocada para o próximo ano, respeitando o cronograma executivo de 12 meses aprovado junto com o Projeto Executivo.”

Proposta da GEINV

46. O alargamento do viaduto da interseção da BR-290/RS com a Av. Assis Brasil não foi incluído entre as obras de melhoria a serem realizadas no trecho entre o Km 75 ao Km 94 da BR-290/RS, que fizeram parte do 13º Termo Aditivo Contratual.

47. A obra em questão faz-se necessária para evitar a redução do nível de serviço no trecho, que ocorreria em decorrência da redução de velocidade dos veículos em vista da ter-se uma faixa a menos no transpasse pelo viaduto.

48. Existe a necessidade de alargamento do viaduto para suportar as quatro faixas de rolamento das pistas norte e sul e dar homogeneidade ao fluxo, evitando afunilamentos, além de possibilitar que os acessos existentes junto a interseção com a Avenida Assis Brasil seja conectados em segurança com a BR-290/RS

49. Não existindo recursos no cronograma da concessão ainda não utilizados no alargamento da citada obra-de-arte especial, consideramos pertinente a inclusão no fluxo marginal da concessão do investimento necessário.

50. O projeto executivo recebeu a Não Objeção desta Agência pelo Ofício nº 232/2015/GEPRO/SUINF, de 22/05/2015, com valor de R\$1.784.738,27. Entretanto, após a análise das vias verdes encaminhadas pela CONCEPA por meio da Carta ENG 0190/2015, de 03/06/2015, o orçamento aprovado anteriormente foi readequado para R\$ 1.766.584,74 (base janeiro/2015), o que representa R\$ 380.274,64 a preços iniciais de contrato, conforme já comunicado à Concessionária, pelo Ofício nº 892/2015/GEINV/SUINF, de 13/07/2015.

51. Sugerimos que o investimento para a execução da obra seja alocado no ano de 2016, pois a Revisão Tarifária proposta, incluindo o reajuste anual da tarifa de pedágio, passa a vigorar somente em 26/10/2015. Considerando um tempo de 30 dias necessário à mobilização para início de obra, após a autorização da ANTT, o mais apropriado é que a obra seja iniciada em janeiro/2016.

52. Segue o cronograma proposto para o item F.3.1.3, a ser incluído na presente Revisão.

Cronograma físico-financeiro item F.3.1.3 - Alargamento do Viaduto da Interseção da BR-290 com a Av. Assis Brasil - (valores em R\$ - data base: nov/1994 -								
	Total do Item	...	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Cronograma Vigente		...						
Proposta Concessionária	387.426,91	...					387.426,91	
Proposta ANTT								
Rev Extraord - Marginal	380.274,64	...					380.274,64	

ITEM NOVO - Alteração de preços dos produtos asfálticos referentes a Obra de Implantação da 4ª Faixa na BR-290/RS – Free Way, entre os Km 75+040 e Km 94+300



Proposta Concessionária

53. O pleito de reequilíbrio econômico-financeiro é motivado pela alteração de preços dos produtos asfálticos utilizados na Obra de Implantação da 4ª Faixa na BR-290/RS – Free Way, entre os Km 75+040 e Km 94+300. As argumentações sobre o tema apresentadas pela CONCEPA são as seguintes.

“O assunto em questão se deve aos recentes reajustes de valor de preços dos produtos asfálticos incorporados pela empresa Petróleo Brasileiro S/A – Petrobrás ao final do ano passado.

Conforme divulgado pela PETROBRÁS às empresas distribuidoras de asfaltos, por meio das Cartas AB-MC/CPE/CIA – 112/14 e AB-MC/CPE/CIA – 114/2014, os preços dos materiais asfálticos tiveram um aumento significativo, na ordem de 30,38% para CAP e 33,80% para Asfalto Diluído, bem como o aumento estabelecido pela ANP para Emulsões Asfálticas, na região Sul do país. Este episódio, ocorrido em 2014, afetou de modo direto todas as obras da Concessão, em especial a recente incorporação das obras da 4ª Faixa na BR-290/RS – Free Way, entre os Km 75+040 e Km 94+300, presente no 13º Termo Aditivo ao Contrato nº PG 016/97-00, firmado entre esta r. Agência e a Concessionária.

Cumprе evidenciar o desequilíbrio econômico-financeiro que este incremento causou de modo significativo nas obras da 4ª faixa, visto a característica desta ampliação de capacidade com correção de greide, em um curto espaço de tempo (18 meses) e significativa quantidade de materiais asfálticos necessários, cujos valores reajustados pela Petrobrás não poderiam ser previstos pelas partes quando os Projetos Executivos foram aprovados por esta r. Agência. Apresentamos abaixo os documentos que demonstram o impacto financeiro direto dos insumos provindos do petróleo nas obras do 13º Termo Aditivo Contratual.

Valendo-se, para tanto, das cartas oficializando os aumentos praticados pela empresa Petróleo Brasileiro S/A – Petrobrás para CAP e Asfalto diluído e também dos valores estabelecidos pela ANP para Emulsão Asfáltica, estão resumidos na planilha abaixo, com o demonstrativo financeiro. De forma geral, a planilha busca comparar os quantitativos de projeto e seus respectivos preços unitários (Obra de Implantação da 4ª Faixa na BR-290/RS – Free Way, entre os Km 75+040 e Km 94+300, aprovados com data-base SICRO de Novembro/2013) com os preços reajustados

fornecidos pelas Cartas supracitadas, retroagidos aos Preços Iniciais (API), com data-base Novembro/1994. Neste demonstrativo é possível observar o significativo aumento nos custos para aquisição dos materiais asfálticos, resultando em um desequilíbrio financeiro de R\$ 1.482.872,03 (a preços iniciais).



MATERIAIS BETUMINOSOS

PETROBRAS - % AUMENTOS PRATICADOS EM Nov e Dez/2014

ANP - RELAÇÃO ENTRE Jan/15 e Nov/14

Produto asfáltico	Preço Unitário ANTT (Nov/2013)	Preço Unit. ANTT (R\$ API - Nov/94)	Aumentos Divulgados pela Petrobras / ANP	Preço Petrobras / ANP (R\$ API Nov/94)
CAP 60/85	R\$ 1.956,00	R\$ 448,47	30,38%	R\$ 584,72
RR-1C-E	R\$ 1.807,49	R\$ 414,42	13,10%	R\$ 468,71
RR-1C	R\$ 1.077,22	R\$ 246,99	13,20%	R\$ 279,59
CM-30	R\$ 2.113,19	R\$ 484,51	33,80%	R\$ 648,28
IRT	-	4,361490	-	-

Produto asfáltico	QTD (ton)	Valor total aprovado ANTT (R\$ API)	Valor total PETROBRAS / ANP (R\$ API)	Diferença ANTT/Petrobras ANP (R\$ API)
CAP 60/85	9.304,21	R\$ 4.172.665,12	R\$ 5.440.320,78	R\$ 1.267.655,66
RR-1C-E	1.094,74	R\$ 453.680,57	R\$ 513.112,72	R\$ 59.432,15
RR-1C	559,87	R\$ 138.280,60	R\$ 156.533,64	R\$ 18.253,04
CM-30	839,81	R\$ 406.896,95	R\$ 544.428,12	R\$ 137.531,17
TOTAL		R\$ 5.171.523,24	R\$ 6.654.395,26	R\$ 1.482.872,03
% de Aumento Total				28,67%

Neste sentido, verificamos o aumento de 28,67% no custo total dos materiais asfálticos aprovados no Projeto Executivo, o que nos mostra o significativo impacto deste item no orçamento disponibilizado e a nossa preocupação com a saúde financeira das obras que ainda necessitam ser concluídas até o final deste ano.

Cabe destacar que o Ministério dos Transportes publicou a INSTRUÇÃO DE SERVIÇO/DG Nº 02 de 23 de Março de 2015, a qual estabelece critérios para o reequilíbrio econômico financeiro de contratos administrativos decorrentes do acréscimo dos custos de aquisição de materiais betuminosos, com o objetivo de repactuação dos preços dos materiais, para reestabelecer as condições iniciais dos contratos.

Num primeiro momento a INSTRUÇÃO DE SERVIÇO/DG Nº 02 de Março de 2015, não havia sido aceita pelo Tribunal de Contas da União (TCU), porém em sessão plenária, realizada no dia 01 de julho de 2015 o TCU voltou atrás de sua decisão e

FL Nº 319
GEINV

aprovou a IS/DG Nº 02/2015, permitindo a realização de reequilíbrio econômico e financeiro dos contratos, em razão do aumento dos preços dos materiais betuminosos, conforme Carta na ANEOR, URG. 036/2015.

Desta forma, diante do grande impacto que este reajuste gerou no orçamento previsto, solicitamos a aplicação do mesmo conceito da INSTRUÇÃO DE SERVIÇO/DG Nº 02 de Março de 2015, a fim de obter a repactuação dos preços dos materiais betuminosos nas obras do 13º Termo Aditivo Contratual, conforme tabela abaixo.

Ano	Previsto (R\$ a PI)	Proposto (R\$ a PI)	Diferença/Incremento (R\$ a PI)
Ano 18/19 (2014/2015)	5.171.523,24	6.654.395,26	1.482.872,02

Proposta da GEINV

54. Por meio do Memorando nº 900/2015/GEINV/SUINF, de 06/08/2015, solicitamos manifestação da Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias - GEFOR/SUINF sobre a pertinência do pleito de reequilíbrio econômico-financeiro com fundamento nos custos de produtos asfálticos. Mediante o Memorando nº 96/2015/GEROR/SUINF, de 11/08/2015, a GEROR emitiu posicionamento contrário à pretensão da CONCEPA, pelos seguintes motivos:

55. No 12º Termo Aditivo ao Contrato Nº PG-016/97-00 ficou estabelecido que a partir do reajuste de 2012 a Tarifa Básica de Pedágio seria reajustada anualmente, de acordo com a variação a partir de 2011 do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, calculado pelo IBGE.

56. Ao avaliar a Instrução de Serviço do DNIT IS/DG Nº 02/2015, o Tribunal de Contas da União (TCU) aceitou o adiantamento dos reajustes contratuais firmados com aquela Autarquia, e não a sua concessão, como pleiteado pela Concessionária.

57. Nos termos do 13º Termo Aditivo ao Contrato Nº PG-016/97-00, os valores dos novos investimentos não previstos no PER foram alocados no Fluxo de Caixa Marginal após a aprovação dos respectivos projetos executivos, tendo sido inserido de forma global. Não cabe, portanto, a alteração de valores, com exceção das verbas preestabelecidas referentes a fatos específicos, nos quais não se insere a hipótese de aumento de insumos fornecidos pela empresa Petróleo Brasileiro S/A (PETROBRÁS).

ITEM NOVO - Efeito Isenção Eixos Suspensos - Lei 13.103/2015

Proposta Concessionária

58. Na transcrição abaixo, a Concessionária apresenta as justificativas quanto à redução de receita em decorrência da entrada em vigor da Lei do Caminhoneiro, Nº 13.103/2015, e informa que está elaborando um Estudo atualizado.

"No dia 17 de abril passou a vigorar a Lei 13.103/2015, que define em seu artigo 17 o seguinte: "Os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos."

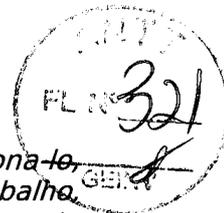
Esta r. Agência Reguladora, em seu Ofício Circular nº 29/2015/SUINF de 16/04/2015, acrescenta em seus parágrafos terceiro e quarto, a liberação da cobrança da tarifa de pedágio, presumindo-se vazios os veículos de carga que transpuserem as praças de pedágio com um ou mais eixos suspensos, salvo determinação em contrário por autoridade com circunscrição sobre a via.

Ensejando o reequilíbrio econômico financeiro do contrato de concessão, mencionado no parágrafo quinto do Ofício Circular nº 29/2015/SUINF de 16/04/2015, foi apresentado na Carta ENG 0218/2015-DIR uma tabela o levantamento de eixos suspensos por data contábil e praça, expresso em eixos equivalentes ao longo do exercício de 2014.

Complementando nossa análise a respeito da 26ª revisão do PER, vimos prestar maiores informações sobre os efeitos da aplicação da Lei 13103/2015, em seu artigo 17, onde demonstramos, através da Tabela 1 a seguir, a evolução do comportamento do tráfego até o mês de junho do corrente ano.

Apesar do impacto de eventos relevantes, tais como: greve dos caminhoneiros e redução da atividade econômica, o comportamento do tráfego neste primeiro semestre de 2015 mantém-se na métrica apresentada em 2014, onde a sazonalidade continua a ser o fator de maior impacto no índice. Porém, em virtude da amostra ainda ser inferior a três meses podemos apenas deduzir que este comportamento prevalecerá. Consideramos prudente aguardar um novo período fechado, no caso o mês de agosto, para asseverar a tendência apresentada.

De outro lado, a quantidade de sensores e equipamentos disponíveis no mercado, com diferentes configurações, resultados e custos de implantação e manutenção requerem uma análise fora do âmbito do dia a dia da Concessionária, a fim de não contaminar o resultado do tema estudado. Da mesma forma o CCA – Centro de Controle de Arrecadação, que também será objeto deste estudo, que teve um considerável incremento da carga de trabalho, precisa estar compatibilizado com a precisão e taxa de eficiência dos sensores e equipamentos de pista, de forma a quantificarmos



o impacto imposto pela nova Lei, e redimensiona-lo, visto que, além do aumento da carga de trabalho, métodos de correção automatizados, largamente utilizados anteriormente, tornaram-se ineficazes, requerendo intervenção humana.

Para tanto, esta Concessionária contratou estudo de um projeto, junto a empresa MetaSystems, com o objetivo de conhecer detalhadamente os sensores e equipamentos de pista mais alinhados às características que a nova Lei impõe. A conclusão deste estudo está prevista para o final do mês de agosto, onde contaríamos também com 120 dias (17/04/2015 a 15/08/2015) para avaliarmos a tendência do comportamento do tráfego.

Desta forma, estimamos ter um número mais próximo da realidade que será vivenciada no saldo de Concessão, após a computação dos dados de eixos suspensos entre 17/04/2015 e o mês de agosto, solicitando tempo hábil até setembro deste ano para consolidarmos com esta r. Agência o impacto direto desta isenção no Contrato de Concessão e assim, proceder o reequilíbrio Contratual de direito ainda na revisão de outubro deste ano (2015).

Tabela 1: Levantamento de eixos suspensos entre Jan/15 e Jun/15.

Praça Data Contábil	P1 - Santo Antônio da Patrulha/RS				P2 - Gravataí/RS				P3 - Eldorado do Sul/RS				Acumulado Concessionária			
	Tráfego	Eixos Suspensos	Variação	Variação Acumulada	Tráfego	Eixos Suspensos	Variação	Variação Acumulada	Tráfego	Eixos Suspensos	Variação	Variação Acumulada	Tráfego	Eixos Suspensos	Variação	Variação Acumulada
jan/15	1.104.999,0	34.999	3,2%	3,2%	2.464.719,0	92.643	3,8%	3,8%	643.868,5	44.424	6,9%	6,9%	4.213.586,5	172.066	4,1%	4,1%
fev/15	887.129,0	34.242	3,9%	3,5%	2.113.518,0	78.369	3,7%	3,7%	573.611,5	39.267	6,8%	6,9%	3.574.258,5	151.878	4,2%	4,2%
mar/15	670.935,0	70.576	10,5%	5,3%	1.927.667,5	136.755	7,1%	4,7%	665.873,5	48.490	7,3%	7,0%	3.264.476,0	255.821	7,8%	5,2%
abr/15	634.323,0	71.949	11,3%	6,4%	1.742.712,0	106.798	6,1%	5,0%	630.687,0	42.302	6,7%	6,9%	3.007.722,0	221.049	7,3%	5,7%
mai/15	572.535,0	37.917	6,6%	6,5%	1.635.548,0	76.181	4,7%	5,0%	590.270,0	39.424	6,7%	6,9%	2.798.353,0	153.522	5,5%	5,7%
jun/15	538.785,0	36.067	6,7%	6,5%	1.590.573,0	74.879	4,7%	4,9%	572.000,0	40.185	7,0%	6,9%	2.701.358,0	151.131	5,6%	5,7%
jul/15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ago/15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
set/15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
out/15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
nov/15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
dez/15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2015	4.408.706,0	285.750	6,5%		11.474.737,5	565.625	4,9%		3.676.310,5	254.092	6,9%		19.559.754,0	1.105.467	5,7%	

Proposta da GEINV

59. O reequilíbrio econômico-financeiro em decorrência da vigência da Lei do Caminhoneiro está sendo tratado na Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias - GEROR/SUINF, que contém subsídios para melhor analisar a questão.

ITEM G.5 – Convênio para aparelhamento da PRF

Proposta Concessionária

60. A Concessionária solicita para este item do PER o montante de R\$ 78.030,25 a PI, referentes à prestação de contas dos gastos para aparelhamento para a 9ª Superintendência da PRF no ano de 2014.



"Ao longo de 2014 deu-se prosseguimento a aplicação da verba para aparelhamento à 9ª Superintendência da PRF, sendo destinado ao longo do ano o montante equivalente à R\$ 347.827,05 (valores correntes em 2014), os quais foram prestados contas a esta r. Agência mediante a Carta OPER 004/2015, datada de 27/01/15 e Carta OPER 0037/2015, datado de 10/03/2015, e que os valores retroagidos a data-base do PER, conforme apresentado na Carta OPER 0004/2015, obtém-se o montante aplicado em 2014 equivalente à R\$ 78.689,00 (a preços iniciais), o qual segue para validação."

Proposta da GEINV

61. Conforme o Relatório de Análise da Prestação de Contas de Convênios N.º 0176/2015, de 10/07/2015, cópia anexa, foi feita a análise da utilização dos recursos contratuais utilizados em 2014 por conta dos bens adquiridos e serviços contratados por meio do Convênio n.º 05/2011, de modo a verificar se haveria ou não verba a ser revertida para a modicidade tarifária.

62. Temos, então, a seguinte Tabela com o Resumo Final da Apuração das Despesas, considerando o 18º ano de concessão (2014) e a vigência do Convênio n.º 05/2011, em valores correntes e a PI:

ANO CONCESSÃO	VALOR GASTO PELA CONCESSIONÁRIA a Preços Correntes durante o 18º ano de concessão (2014)	VALOR APROVADO PELA ANTT a Preços Correntes durante o 18º ano de concessão (2014)	VALOR ANUAL DA VERBA NA CONCESSÃO a PI	VALOR APROVADO a PI durante o 18º ano de concessão (2014)	SALDO DA VERBA NO 18º ANO DE CONCESSÃO (2014) a PI
18º (2014)	R\$ 346.752,59	R\$ 324.670,50	R\$ 81.529,00	R\$ 73.218,62	R\$ 8.310,38

63. Ante o exposto, propõe-se alterar o Cronograma Plurianual de Investimentos e Custos Operacionais referentes ao PER da rodovia, conforme descrito abaixo, levando em conta os valores considerados pela ANTT.

	Total do Item	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Cronograma Vigente	451.613,91	13.066,57	80.992,00	72.202,82	81.529,29	81.529,29	81.529,29	40.764,65
Proposta Concessionária	448.773,62	13.066,57	80.992,00	72.202,82	78.689,00	81.529,29	81.529,29	40.764,65
Proposta ANTT								
Revisão Ordinária - Marginal	443.303,24	13.066,57	80.992,00	72.202,82	73.218,62	81.529,29	81.529,29	40.764,65

CONCLUSÃO

64. Dessa forma, propõe-se a alteração no Cronograma Físico-Financeiro da Concessão da CONCEPA S.A e a consequente alteração do texto do PER, conforme apresentado nesta Nota Técnica.

