



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DDB

RELATORIA: DDB**TERMO:** VOTO À DIRETORIA COLEGIADA**NÚMERO:** 90/2020**OBJETO:** 12ª REVISÃO ORDINÁRIA, 14ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA E REAJUSTE DA TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO DAS RODOVIAS BR-116/376/PR E BR-101/SC, TRECHO CURITIBA – FLORIANÓPOLIS, EXPLORADO PELA(AUTOPISTA LITORAL SUL S.A.) E PROPOSTA DE TERMOS ADITIVOS AO CONTRATO DE CONCESSÃO.**ORIGEM:** SUROD**PROCESSO (S):** 50500.308462/2019-28, 50500.388851/2019-29, 50500.048445/2020-60 e 50500.071096/2020-80.**PROPOSIÇÃO PRG:** PARECER n. 00212/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3785419), PARECER n. 00216/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3785318), COTA n. 04544/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3785399), PARECER n.00313/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3792099) e PARECER n.00314/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3792125).**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA**1. DO OBJETO**

1.1. Trata-se de processo para aprovação da 12ª Revisão Ordinária, 14ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP), assim como de proposta de termos aditivos ao contrato de concessão das rodovias BR-116/376/PR E BR-101/SC, Trecho Curitiba – Florianópolis, explorado pela Autopista Litoral Sul S/A.

1.2. A 12ª Revisão Ordinária, 14ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio foram analisados nestes autos e nos autos do Processo Administrativo nº 50500.388851/2019-29.

1.3. Adicionalmente, no intuito de formalizar as mudanças propostas no contrato de concessão e no Programa de Exploração da Rodovia (PER), foram propostos dois termos aditivos ao contrato. A primeira proposta foi analisada nos autos do Processo Administrativo nº 50500.071096/2020-80, cujo objeto é a inclusão de novos investimentos relativos à Terceira Faixa da BR-101, trecho Norte, entre Palhoça/SC e Biguaçu/SC (km 200+450m ao km 216+000m), e da Obra de Arte Especial sobre o Rio Camboriú, na BR-101, sentido Marginal sul (135+300m). A segunda proposta foi analisada nos autos do Processo Administrativo nº 50500.048445/2020-60, cujo objeto é a inclusão de novos investimentos para a adequação do trecho “Sul A” do Contorno de Florianópolis (km 220+396m e km 228+310m), a fim de possibilitar a conclusão do traçado aprovado para o anel viário previsto no PER.

1.4. Considerando a conexão entre as matérias, os processos foram distribuídos por dependência a esta Diretoria.

2. DOS FATOS

2.1. Para facilitar a compreensão, os fatos serão segregados pelos processos que estão sendo analisados neste Voto, a saber:

PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 50500.308462/2019-28

2.2. No dia 25/3/2019, a concessionária Autopista Litoral Sul S.A. protocolou na ANTT a Carta ALS/PLA/19031770 (0086633), em atenção ao Ofício nº 202/2016/GEROR/SUINF, em que apresentou os dados de eixos suspensos apurados no período de 18/2/2018 e 17/2/2019 (11º ano do contrato de concessão), cujo percentual obtido sobre o total do tráfego equivalente (acrescido da quantidade de eixos suspensos apurados) foi de 5,0%.

2.3. No dia 17/5/2019, em resposta ao Ofício Circular nº 012/2016/GEINV/SUINF, a Concessionária protocolou a Carta ALS/PLA/19051601 (0340753), informando os dados referentes ao 11º ano do contrato de concessão para a realização da 12ª revisão ordinária da Tarifa Básica de Pedágio: receitas acessórias; recursos de desenvolvimento tecnológico; e criação, alteração e extinção de tributos ou encargos decorrentes de disposições legais, de comprovada repercussão nos custos da Concessionária.

2.4. No dia 24/9/2019, a Gerência de Regulação e Outorgas de Rodovias (Gereg), vinculada à antiga Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária (Suinf), atualmente denominada de Superintendência de Exploração de Rodovias (Surod), emitiu a Nota Técnica SEI nº 2331/2019/COREM/GEREG/SUINF/DIR (1489383), em que foi analisada a prestação de contas referente ao uso dos recursos de desenvolvimento tecnológico do 11º ano de concessão, no desenvolvimento de dois projetos, concluindo que:

[...]

22. Conforme o contrato de concessão, o valor disponível anualmente para o RDT – RECURSO DE DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO, para AUTOPISTA LITORAL SUL S/A, é de R\$642.400,00 (seiscentos e quarenta e dois mil e quatrocentos reais), a preços iniciais (PI).

[...]

27. Isto posto, a respeito da Prestação de Contas referente ao RDT – RECURSO DE DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO, da AUTOPISTA LITORAL SUL S.A. referentes ao 11º ano de concessão, período de 18/02/2018 a 17/02/2019, o valor aprovado por esta Gerência de Regulação e Outorgas de Rodovias - GERE, foi de R\$619.088,65 (seiscentos e dezenove mil e oitenta e oito reais e sessenta e cinco centavos), a preços iniciais.

[...]

2.5. No dia 18/10/2019, a Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias (Geref), também vinculada à antiga Suinf, elaborou a Nota Técnica SEI nº 3489/2019/GEREF/SUINF/DIR (2443332), em que foram avaliadas e mensuradas as Receitas Extraordinárias efetivamente auferidas pela Concessionária no 11º ano do contrato de concessão. A conclusão foi de que foi obtido o valor de R\$ 2.764.280,77 (dois milhões, setecentos e sessenta e quatro mil, duzentos e oitenta reais e setenta e sete centavos), a preços iniciais, e, em relação aos custos associados informados, não foi possível aferir se esses valores apresentados foram efetivamente associados às atividades geradoras dessas receitas.

2.6. No dia 23/10/2019, foi elaborado o Relatório Consolidado de Fiscalização (2443359), por meio do qual foram avaliados os seguintes itens: receitas extraordinárias; verbas de fiscalização; balancetes mensais analíticos e relatórios auxiliares; documentos anuais publicados; certidões fiscais; financiamentos ou emissão de títulos e valores; capital social subscrito; recursos destinados ao desenvolvimento tecnológico; patrimônio líquido/capital social; mercado de capitais; acordo de acionistas; alterações do estatuto social; composição do controle acionário; controle acionário; transferência de ações; seguros; fiscalização extraordinária; partes relacionadas. A conclusão foi de que a empresa se encontrava regular em todos os quesitos, razão pela qual foi emitido o Atestado de Regularidade (2443374), válido até 3/4/2020.

2.7. No dia 5/11/2019, por meio do Despacho (1827510), a mesma Geref encaminhou os autos à Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (Gefir), também vinculada à Superintendência, questionando se existia descumprimento de alguma cláusula técnica-operacional do Contrato de Concessão por

parte da Concessionária e se havia algum óbice para a aprovação do pleito.

2.8. No dia 20/2/2020, por meio do requerimento (2743832), contido no Processo Administrativo nº 50500.017213/2020-60, a Concessionária apresentou à ANTT o volume de tráfego do 11º ano de concessão, constante no documento (2743833).

2.9. No dia 4/3/2020, por meio do Despacho (2857568), a Gefir informou que existia um total de 239 (duzentos e trinta e nove) Processos Administrativos Simplificados (PAS), sendo que 13 (treze) encontram-se suspensos judicialmente, mas que isso não impedia de seguir com o pleito da Concessionária.

2.10. Com isso, no dia 5/3/2020, a Geref elaborou a Nota Técnica SEI nº 619/2020/GEREF/SUINF/DIR (2714422), fazendo a análise preliminar da 12ª Revisão Ordinária, da 14ª Revisão Extraordinária e do Reajuste Anual da Tarifa Básica de Pedágio. A conclusão foi a seguinte:

[...]

5.1.8. Efeito final da 12ª Revisão Ordinária

Considerados todos os eventos da 12ª Revisão Ordinária, lançados tanto no FCO quanto nos Fluxos de Caixa Marginais, bem como seus efeitos, chega-se à alteração da TBP vigente de R\$ 1,41980 para R\$ 1,43906, **implicando em um acréscimo da TBP de 1,36%.**

[...]

5.2.5. Efeito final da 14ª Revisão Extraordinária

Considerando todos os eventos da 14ª Revisão Extraordinária, lançados tanto no Fluxo de Caixa Original – FCO, quanto nos Fluxos de Caixa Marginais (FCM1, FCM2, FCM3, FCM4, FCM5, FCM6 e FCM7), bem como seus efeitos, sendo o do FCM7 de forma escalonada, chega-se à alteração da TBP de R\$ 1,43906, resultante da 12ª Revisão Ordinária, para R\$ 1,64003, **resultando no acréscimo de 14,15%, sendo esta primeira parcela tem a vigência inicialmente prevista para 22/02/2020. A segunda parcela, a vigorar em 22/02/2021, e a terceira, em 22/02/2022, já contarão com o incremento tarifário de 0,104110098 e 0,287736358, respectivamente.**

[...]

5.2.6. Efeito final das Revisões Ordinária e Extraordinária

Os efeitos finais de todos os itens da 12ª Revisão Ordinária e da 14ª Revisão Extraordinária alteram a TBP vigente de R\$ 1,41980 para R\$ 1,64003, **resultando no acréscimo da TBP de 15,51%.**

5.3. REAJUSTE

[...]

O valor apurado do IRT definitivo foi de 1,99725 para o ano de 2020, tendo vigência durante o período de 22 de fevereiro de 2020 a 21 de fevereiro de 2021. Em relação ao IRT definitivo do ano anterior (1,91690), a variação do IRT deste ano foi **4,19%, que é o percentual de reajuste a ser concedido na tarifa.**

[...]

5.3.2 Atualização da TBP revisada

Considerando-se os eventos analisados acima, identificam-se os novos valores para a tarifa básica de pedágio como sendo de:

Quadro 01: Resultado da 12ª RO, 14ª RE e Reajuste

Evento	TARIFA VIGENTE (11ª RO e 13ª RE e Reajuste)	TARIFA PROPOSTA 12ª RO, 14ª RE e Reajuste	VARIAÇÃO
TBP Final	1,41980	1,64003	15,39%
Revisão Ordinária	-	1,43906	1,36% ¹
Revisão Extraordinária	-	1,64003	14,15% ²
IRT	1,91690	1,99725	4,19%
Tarifa reajustada	2,72161	3,27555	20,35%
Tarifa arredondada	2,70	3,30	22,22%

¹ Variação entre a TBP vigente e a tarifa da Revisão Ordinária

² Variação entre a tarifa da Revisão Ordinária e a tarifa da Revisão Extraordinária

[...] (grifos acrescentados)

2.11. Nesse mesmo dia, foi enviado à Concessionária o Ofício SEI nº 3861/2020/GEREF/SUINF/DIR-ANTT (2826950), conforme consta nos e-mails (2900636 e 2900662), apresentando os resultados preliminares e conferindo prazo de 15 dias para manifestação, com fulcro no art. 5º, inciso II, da Resolução nº 675/2004.

2.12. No dia 16/3/2020, por meio da Carta ALS/PLA/20031301 (3102094), a Concessionária apresentou sua manifestação quanto aos resultados preliminares contidos no Ofício SEI nº 3861/2020/GEREF/SUINF/DIR-ANTT (2826950), requerendo, ao final, o seguinte:

[...]

Em razão de todas as ponderações feitas nos itens acima, requer a Concessionária que esta Agência reconsidere seu posicionamento em relação aos investimentos propostos nessa Revisão Extraordinária e para tanto:

- Inclua na 12ª Revisão Ordinária, 14ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio os impactos relativos à adequação viária e operacional no km 169+650 na BR 101/SC, às desapropriações e às verbas de aparelhamento da PRF e;

- Quanto a obras Termo de Ajuste de Conduta Parcial "Contorno de Florianópolis": (i) Promova a correção dos valores propostos para a obra do Contorno de Florianópolis, em função do erro material vinculado ao uso da IRT, e obra da 3ª faixa de Florianópolis; (ii) Altere o cronograma de obras em razão da prorrogação do prazo para tramitação administrativa da 12ª. Revisão Ordinária; (iii) Reconsidere o escalonamento de recursos, efetuando a incorporação integral dos investimentos na 12ª Revisão Ordinária, 14ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio, conforme previsão contratual e cronograma de investimentos proposto por essa Concessionária.

[...]

2.13. No dia 24/3/2020, por meio do Despacho (3102837), a Coordenação de Gestão de Contratos de Concessão de Rodovias (Coger) da Geref solicitou à Coordenação de Fiscalização do Desempenho Econômico e Financeiro (Codef) manifestação em relação ao item "**4.3.2 Da alavancagem de recursos**", em que a concessionária buscou justificar a necessidade de alavancagem de recursos para realização dos investimentos do Contorno de Florianópolis.

2.14. Em resposta, a Codef elaborou o Despacho (3134728) em 2/4/2020, por meio informou, em síntese, o seguinte:

[...]

Dessa forma o entendimento dessa área técnica é que ao longo dos últimos anos a Concessionária vem se financiando preferencialmente de recursos de capital próprio por meio de aportes de capital e suas receitas, e mesmo quando a concessionária se alavanca por meio de emissão de títulos de dívidas - como debêntures - são os próprios acionistas controladores que tornam-se também os credores destes títulos. E, de fato, esse tipo de abordagem empresarial subalavancada (concentrada apenas em capital próprio) pode mitigar os retornos financeiros da Cia, diminuindo a atratividade dos empreendimentos, e a capacidade de prover recursos e capitais para a entidade.

Assim, parece-nos adequada a preocupação expressa pela Cia em sua manifestação no que tange a sua necessidade de capitalização por entidades financeiras parceiras de maneira a nutrir-se de recursos para fazer face às obras e obrigações que se planeja executar.

[...] (grifos acrescentados)

2.15. No dia 7/4/2020, a Diretoria Colegiada publicou a Deliberação nº 177, por meio da qual aprovou a celebração de acordo judicial relacionado à Ação Civil Pública nº 5002932-88.2019.4.04.7200/SC, que tem por objeto a definição do procedimento a ser adotado para a efetivação da revisão do Contrato de Concessão para realização das obras do Trecho Sul - A do Contorno de Florianópolis/SC e da terceira faixa da Rodovia BR 101/SC, Trecho Norte, compreendido entre Palhoça/SC e Biguaçu/SC. Na Deliberação ficou determinado que a Superintendência, no prazo máximo de 60 dias, encaminhasse à Diretoria Colegiada o processo com a referida proposta de revisão do Contrato de Concessão, devidamente instruído com as alterações contratuais a serem propostas e com a comprovação da viabilidade técnica, operacional e financeira, devendo submeter previamente para manifestação da Procuradoria Federal junto à ANTT (PF/ANTT).

2.16. Nesse mesmo dia, considerando que o Atestado de Regularidade havia vencido em 3/4/2020, foi emitido novo Atestado (3188766), com validade até 25/9/2020, com base no Relatório Consolidado de Fiscalização (3342122).

2.17. No dia 8/5/2020, a Geref emitiu a Nota Técnica SEI nº 1248/2020/GEREF/SUINF/DIR (3102246), fazendo nova análise econômico-financeira acerca da 12ª Revisão Ordinária, da 14ª Revisão Extraordinária e do Reajuste Anual da Tarifa Básica de Pedágio. A conclusão foi a seguinte:

[...]

5.1.8. Efeito final da 12ª Revisão Ordinária

Considerados todos os eventos da 12ª Revisão Ordinária, lançados tanto no FCO quanto nos Fluxos de Caixa Marginais, bem como seus efeitos, chega-se à alteração da TBP vigente de R\$ 1,41980 para R\$ 1,43948, **implicando um acréscimo da TBP de 1,39%**.

[...]

5.2.5. Efeito final da 14ª Revisão Extraordinária

Considerando todos os eventos da 14ª Revisão Extraordinária, lançados tanto no Fluxo de Caixa Original – FCO, quanto nos Fluxos de Caixa Marginais (FCM1, FCM2, FCM3, FCM4, FCM5, FCM6 e FCM7), bem como seus efeitos, chega-se à alteração da TBP de R\$ 1,43948, resultante da 12ª Revisão Ordinária, para R\$ 1,99533, **resultando no acréscimo de 38,61%**.

5.2.6. Efeito final das Revisões Ordinária e Extraordinária

Os efeitos finais de todos os itens da 12ª Revisão Ordinária e da 14ª Revisão Extraordinária alteram a TBP vigente de R\$ 1,41980 para R\$ 1,99533, **resultando no acréscimo da TBP de 40,54%**.

[...]

5.2.7.1. Efeito final da 14ª Revisão Extraordinária - com escalonamento tarifário para o FCM7

Considerando todos os eventos da 14ª Revisão Extraordinária, lançados tanto no Fluxo de Caixa Original – FCO, quanto nos Fluxos de Caixa Marginais (FCM1, FCM2, FCM3, FCM4, FCM5, FCM6 e FCM7), bem como seus efeitos, **sendo o do FCM7 de forma escalonada**, chega-se à alteração da TBP de R\$ 1,43948, resultante da 12ª Revisão Ordinária, para R\$ 1,58101, resultando no acréscimo de 9,83%, estando nesta a primeira parcela do escalonamento, com vigência inicialmente prevista para 22/02/2020. A segunda parcela, a vigorar em 22/02/2021, a terceira, em 22/02/2022 e a quarta, em 22/02/2023, já contarão com o incremento tarifário de 0,24563, de 0,20070 e de 0,05031, respectivamente.

É importante ressaltar, conforme disposto no Quadro 22, **que o escalonamento reduz o impacto tarifário em 2020, mas, em contrapartida, as revisões subsequentes já contam com um aumento de cerca de 17% em 2021, 14% em 2022 e 3% em 2023.**

Há que se ressaltar que os incrementos tarifários previstos para 22/02/2021, 22/02/2022 e 22/02/2023, só são devidos no caso de cumprimento do cronograma de investimentos, nos termos do Termo Aditivo a ser firmado.

[...]

5.2.7.2. Efeito final das Revisões Ordinária e Extraordinária - com escalonamento tarifário para o FCM7

Os efeitos finais de todos os itens da 12ª Revisão Ordinária e da 14ª Revisão Extraordinária alteram a TBP vigente de R\$ 1,41980 para R\$ 1,58101, **resultando no acréscimo da TBP de 11,35%**.

5.3. Reajuste

[...]

O valor apurado do IRT definitivo foi de 1,99725 para o ano de 2020, tendo vigência durante o período de 22 de fevereiro de 2020 a 21 de fevereiro de 2021. Em relação ao IRT definitivo do ano anterior (1,91690), a variação do IRT deste ano foi **4,19%, que é o percentual de reajuste a ser concedido na tarifa.**

5.3.2. Atualização da TBP revisada

Considerando-se os eventos analisados acima, identificam-se os novos valores para a tarifa básica de pedágio, para o cenário de reequilíbrio total e de reequilíbrio escalonado, como sendo de:

Quadro 02: Resultado da 12ª RO, 14ª RE e Reajuste

Evento	TARIFA VIGENTE (11ª RO e 13ª RE e Reajuste)	TARIFA PROPOSTA 12ª RO, 14ª RE e Reajuste	VARIAÇÃO
TBP Final	1,41980	1,99533	40,54%
Revisão Ordinária	-	1,43948	1,39% ¹
Revisão Extraordinária	-	1,99533	38,61% ²
IRT	1,91690	1,99725	4,19%
Tarifa reajustada	R\$ 2,72161	R\$ 3,98517	46,43%
Tarifa arredondada	R\$ 2,70	R\$ 4,00	48,15%

¹Variação entre a TBP vigente e a tarifa da Revisão Ordinária

²Variação entre a tarifa da Revisão Ordinária e a tarifa da Revisão Extraordinária

Quadro 03: Resultado da 12ª RO, 14ª RE e Reajuste - com escalonamento tarifário

Evento	TARIFA VIGENTE (11ª RO e 13ª RE e Reajuste)	TARIFA PROPOSTA 12ª RO, 14ª RE e Reajuste	VARIAÇÃO
TBP Final	1,41980	1,58101	11,35%
Revisão Ordinária	-	1,43948	1,39% ¹
Revisão Extraordinária	-	1,58101	9,83% ²
IRT	1,91690	1,99725	4,19%
Tarifa reajustada	R\$ 2,72161	R\$ 3,15768	16,02%
Tarifa arredondada	R\$ 2,70	R\$ 3,20	18,52%

¹Variação entre a TBP vigente e a tarifa da Revisão Ordinária

²Variação entre a tarifa da Revisão Ordinária e a tarifa da Revisão Extraordinária

De modo a informar os incrementos tarifários que seriam cobrados aos usuários, de 22/02/2021 a 22/02/2023, no caso de aprovação da proposta do Quadro 23, apresenta-se o Quadro a seguir os valores estimados reajustados, uma vez que esses valores dependem dos dados de reajuste anual, que é calculado com base no IPCA de janeiro de cada ano:

Quadro 04: Estimativa do incremento tarifário e da tarifa reajustada em função do escalonamento

Data-base de Revisão/Reajuste	22/02/2021	22/02/2022	22/02/2023
Incremento tarifário (sem reajuste)	0,24563	0,20070	0,05031
ESTIMATIVA do incremento tarifário considerando um reajuste anual de 5% para o 14º, 15º e 16º anos concessão	0,67300	0,63347	0,33952
ESTIMATIVA da tarifa arredondada considerando apenas o incremento tarifário	R\$ 3,80	R\$ 4,50	R\$ 4,80

[...] (grifos acrescentados)

2.18. Em atenção à Portaria DG nº 342, de 5/7/2017, o Superintendente emitiu o Relatório à Diretoria nº 166/2020 (3342384), propondo à Diretoria Colegiada a aprovação da 12ª Revisão Ordinária, da 14ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio. Para tanto, apresentou duas minutas de deliberação, um com e outra sem o escalonamento relacionado aos investimentos e custos operacionais relativos ao Termo de Ajuste de Conduta Parcial "Contorno de Florianópolis".

2.19. Por meio do Ofício SEI nº 9054/2020/GEREF/SUINF/DIR-ANTT (3362230), enviado pelo e-mail (3367357), a Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade – SEAE, vinculada ao Ministério da Economia, foi comunicada acerca dos resultados da análise, sem o escalonamento. Já para a concessionária, o Ofício SEI nº 9069/2020/GEREF/SUINF/DIR-ANTT (3362658), enviado por e-mail (3367302, 3367352, 3367759 e 3367864), encaminhou as manifestações técnicas por meio das quais se chegou aos resultados propostos à Diretoria Colegiada.

2.20. No dia 8/5/2020, por meio do Despacho (3371631), os autos foram encaminhados à Procuradoria Federal junto à ANTT, que, por intermédio do DESPACHO n. 04928/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3785389), solicitou duas análises, a saber:

[...]

Recebidos os autos nesta Subprocuradoria-Geral de Matéria Regulatória, abro tarefa:

- a) à Procuradoria Federal Isabella Cavalcanti, para apreciação do feito, conjuntamente com os elementos contidos no Processo nº 50500.388851/2019-29, que também trata da revisão do contrato de concessão celebrado com a concessionária Autopista Litoral Sul S/A;
- b) à Subprocuradoria-Geral de Assuntos Judicial e Extrajudiciais, para informar por gentileza se vigora decisão judicial que impacte na presente revisão contratual, mormente quanto à alteração tarifária, conforme entendimentos previamente estabelecidos para o rito de apreciação de revisões dos contratos de concessão de exploração da infraestrutura rodoviária.

[...]

2.21. Com relação à primeira tarefa, foi emitido o Parecer n. 00212/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3785419), de 17/7/2020, ratificado pelo DESPACHO DE APROVAÇÃO n. 00170/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, que, concluiu, em síntese, o seguinte:

[...]

2.2 Questões jurídicas

Trecho Sul A do Contorno de Florianópolis e Terceira faixa da Rodovia BR-101/SC, Trecho Norte, compreendido entre Palhoça/SC e Biguaçu/SC

12. Sobre as obras do Trecho Sul - A do Contorno de Florianópolis/SC e da terceira faixa da Rodovia BR101/SC, Trecho Norte, compreendido entre Palhoça/SC e Biguaçu/SC, do km 200+ 450m ao km 216+000m, reiteram-se **recomendações** lançadas no PARECER n. 00216/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, proferido no bojo dos autos 50500.388851/2019-29, que teve por objeto analisar a Viabilidade Técnica, Operacional e Financeira de inserção desses investimentos no Programa de Exploração Rodoviária - PER, sobretudo em razão do acordo judicial firmado no âmbito da Ação Civil Pública nº 5002932- 88.2019.4.04.7200/SC.

[...]

20. Assim, seja para manter a competência regulatória desta Agência para se pronunciar sobre o feito, seja porque necessário evitar judicializações com o fito de esvaziar a Resolução ANTT nº 5.859, de 2019, recentemente publicada, entendo **recomendável** que a decisão discricionária da Diretoria colegiada se pautar na emergencialidade da obra em questão, e não no fato de se tratar de investimento objeto da Ação Civil Pública nº 5002982-88.2019.404.7200, ou de outro processo judicial. É certo que esse entendimento não afasta o caráter cogente de decisão judicial que eventualmente venha a fixar a obrigatoriedade de inclusão imediata desse investimento no PER.

21. Quanto à aplicabilidade do art. 2º, parágrafo único, da Resolução ANTT nº 3.651, de 2011, remete-se às **recomendações** lançadas para esse dispositivo no PARECER n. 00216/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, proferido no bojo dos autos 50500.388851/2019-29.

[...]

27. Assim, sem prejuízo de se prosseguir com a proposta de revisão ordinária que considera os valores empregados no 11º ano da concessão, mantem-se a **recomendação** de abertura de processo administrativo com vistas a excluir sua previsão para os próximos anos do contrato de concessão, com a consequente celebração de termo aditivo.

[...]

34. **Pelo exposto, entendo pela legitimidade da proposta** de 12ª Revisão Ordinária, 14ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP do Contrato de Concessão das Rodovias BR116/376/PR e BR-101/SC, trecho Curitiba – Florianópolis, explorado pela Autopista Litoral Sul S.A., **ressalvando-se recomendações constantes nos parágrafos 12, 20, 21 e 27 desta manifestação.**

35. Por fim, **recomenda-se que a alteração do PER com a consequente recomposição do equilíbrio econômico financeiro sejam precedidas de celebração de Termo Aditivo**, de forma a colher manifestação volitiva expressa da concessionária sobre obrigações que serão pactuadas.

[...] (grifos acrescentados)

2.22. Quanto à segunda tarefa, por meio da COTA n. 04544/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3785399), foi informado que “não há registros de decisões judiciais que impeçam a 12ª Revisão Ordinária e 14ª Revisão Extraordinária da TBP”.

2.23. Diante disso, no dia 20/7/2020, por meio do Despacho (3785519), os autos foram remetidos à Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (Surod), que, por meio da Gerência de Gestão Econômico-Financeira (Gegef), elaborou a Nota Técnica nº 3199/2020/GEGERF/SUROD/DIR (3772266), retificando a análise econômico-financeira acerca da 12ª Revisão Ordinária, da 14ª Revisão Extraordinária e do Reajuste Anual da Tarifa Básica de Pedágio em virtude da segunda análise complementar feita por meio da Nota Técnica nº 2762/2020/GEGERF/SUROD/DIR (3607358), de 20/7/2020, que justificou a necessidade de tal complementação em decorrência de ajustes nos cronogramas propostos anteriormente para novos investimentos, objetos de proposta de Termo Aditivo ao Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 003/2007, a saber: 5.1.2.1 - Contorno de Florianópolis - Pista Dupla - L = 47,33 x 2 = 94,66 km; 5.1.26 - OAE sobre o Rio Camboriú – Marginal Sul – km 135+300; 5.2.2.3 - Ampliação de Capacidade da Região Metropolitana de Florianópolis, km 192,80 ao Km 216,00 da BR-101/SC - Norte (Terceira Faixa) ; e 14.2 - Administração da Concessionária FCM7. Os resultados passaram a ser os seguintes:

[...]

3.1.2. Efeito final da 14ª Revisão Extraordinária

Considerando o disposto na Nota Técnica nº 1248/2020/GEREF/SUINF/DIR (3102246), de 08/05/2020, com exceção do item 5.2.4 retificado pela presente Nota Técnica, o efeito final da 14ª Revisão Extraordinária altera a TBP de R\$ 1,43948, resultante da 12ª Revisão Ordinária, para R\$ 1,95364, **resultando no acréscimo de 35,72%.**

3.1.3. Efeito final das Revisões Ordinária e Extraordinária

Os efeitos finais de todos os itens da 12ª Revisão Ordinária e da 14ª Revisão Extraordinária alteram a TBP vigente de R\$ 1,41980 para R\$ 1,95364, **resultando no acréscimo da TBP de 37,60%.**

[...]

18. Isto posto, considerando-se que as tratativas do Termo Aditivo caminham para a recomposição do equilíbrio do valor dos investimentos e custos operacionais de forma integral na tarifa, na presente Nota Técnica não será apresentada proposta de escalonamento tarifário. Ademais, cabe ressaltar a previsão de aplicação de desconto de reequilíbrio no Termo Aditivo, como mecanismo de incentivo à devida execução das obras.

[...]

3.1.5. Atualização da TBP revisada

Considerando-se o IRT definitivo de 1,99725 para o ano de 2020, a vigorar de 22 de fevereiro de 2020 a 21 de fevereiro de 2021, os novos valores para a Tarifa Básica de Pedágio são:

Quadro 05: Resultado da 12ª RO, 14ª RE e Reajuste			
Evento	TARIFA VIGENTE (11ª RO e 13ª RE e Reajuste)	TARIFA PROPOSTA 12ª RO, 14ª RE e Reajuste	VARIAÇÃO
TBP Final	1,41980	1,95364	37,60%
Revisão Ordinária	-	1,43948	1,39% ¹
Revisão Extraordinária	-	1,95364	35,72% ²
IRT	1,91690	1,99725	4,19%
Tarifa reajustada	R\$ 2,72161	R\$ 3,90191	43,37%
Tarifa arredondada	R\$ 2,70	R\$ 3,90	44,44%

¹Variação entre a TBP vigente e a tarifa da Revisão Ordinária

²Variação entre a tarifa da Revisão Ordinária e a tarifa da Revisão Extraordinária

[...] (grifos acrescentados)

2.24. No dia 21/7/2020, foi emitido o Relatório à Diretoria nº 501/2020 (3786280), propondo a aprovação da 12ª Revisão Ordinária, da 14ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP da concessionária Autopista Litoral Sul S.A., nos seguintes termos:

[...]

26. Conforme exposto, a presente análise versa sobre a 12ª Revisão Ordinária, a 14ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da concessionária Autopista Litoral Sul S.A., visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

27. A 12ª Revisão Ordinária altera a Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 1,41980 (aprovada na 11ª Revisão Ordinária e 13ª Revisão Extraordinária) para R\$ 1,43948, representando um **acréscimo de 1,39%** (um inteiro e trinta e nove centésimos por cento).

28. A 14ª Revisão Extraordinária altera a Tarifa Básica de Pedágio resultante da 12ª Revisão Ordinária de R\$ 1,43948 para R\$ 1,95364, representando um **acréscimo percentual de 35,72%** (trinta e cinco inteiros e setenta e dois centésimos por cento).

29. O efeito combinado da 12ª Revisão Ordinária e da 14ª Revisão Extraordinária altera a TBP de R\$ 1,41980 (aprovada na 11ª Revisão Ordinária e 13ª Revisão Extraordinária) para R\$ 1,95364, representando um **acréscimo percentual de 37,60%** (trinta e sete inteiros e sessenta centésimos por cento).

30. O Reajuste indicou o **acréscimo percentual de 4,19%** (quatro inteiros e dezenove centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA, com vistas à recomposição tarifária.

31. Assim, o resultado da 12ª Revisão Ordinária, da 14ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP alteram a tarifa da Concessionária de R\$ 2,72161 (aprovada na 11ª Revisão Ordinária e 13ª Revisão Extraordinária) para R\$ 3,90191, antes do arredondamento, representando um **acréscimo percentual de 43,37%** (quarenta e três inteiros e trinta e sete centésimos por cento), e de **R\$ 2,70 para R\$ 3,90** (três reais e noventa centavos), após o arredondamento, representando um **acréscimo de 44,44%** (quarenta e quatro inteiros e quarenta e quatro centésimos por cento).

[...]

33. Por fim, é importante ressaltar que a data-base de reajuste/revisão do contrato é 22 de fevereiro. Assim, na próxima revisão tarifária será considerado o impacto econômico-financeiro em razão do atraso na concessão do reajuste e revisão de 2020, conforme dispõe o contrato de concessão.

[...] (grifos acrescentados)

2.25. No dia 21/7/2020, por meio do e-mail (3792200), foi enviado à concessionária o Ofício SEI nº 13483/2020/GEGEF/SUOD/DIR-ANTT (3790060), que encaminhou os novos documentos utilizados para o cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Além disso, foi enviado, através do e-mail (3792068), o Ofício SEI nº 13484/2020/GEGEF/SUOD/DIR-ANTT (3790086) à SEAE, informando os novos resultados.

2.26. No dia 23/7/2020, o processo foi submetido a sorteio e distribuído ao Diretor Weber Ciloni (DWE).

2.27. No dia 28/7/2020, o Diretor solicitou o cancelamento de distribuição do processo, por meio do Despacho (3824319), que foi aprovado na 866ª Reunião da Diretoria Colegiada. As razões para solicitação do cancelamento de distribuição são, de maneira sucinta, as seguintes:

[...]

Buscando a correta instrução processual que se almeja dos processos submetidos a apreciação desta Diretoria Colegiada, após análise dos aspectos formais do referido processo, elencamos itens que ainda carecem ser instruídos de maneira adequada pela área técnica.

[...]

De toda sorte, **além da juntada dos subsídios necessários à inclusão do investimento denominado Contorno de Florianópolis fora de um processo quinquenal de revisão, o aspecto concernente ao momento do seu reequilíbrio deverá ser revisitado pela área técnica.**

[...]

Isto posto, **deverá ser buscado sobremaneira um modelo de reequilíbrio, excepcionalmente baseado no escalonamento**, que evite incremento tarifário brusco especialmente nesse momento de epidemia devido ao COVID-19 e, ainda no qual seja sopesado também o interesse do usuário no que toca a modicidade tarifária.

[...] (grifos acrescentados)

2.28. No dia 29/7/2020, em consideração ao contido no Despacho do Diretor Weber Ciloni quanto ao escalonamento, a Gegef emitiu o Despacho (3828928), em que informou o seguinte:

[...]

O cenário de reequilíbrio escalonado não foi proposto na Nota Técnica SEI nº 3199/2020/GEGEF/SUOD/DIR (SEI 3772266), de 21/07/2020, em razão da Carta apresentada pela Concessionária ALS/CTF/20062401 (SEI 3649741), de 23/06/2020, in verbis:

"Portanto, essa Concessionária ratifica o posicionamento anterior, no qual **não é possível** avançar com a proposta do Termo Aditivo e, portanto, com as obras no Trecho Sul A do Contorno de Florianópolis, com as condições de parcelamento propostas pela ANTT. (...) Dessa forma, tal como já fora exposto anteriormente na Carta ALS/CTF/20060902, novamente expõe a **discordância e não aceitação da proposta de escalonamento do reequilíbrio** contratual na tarifa, realizada pela ANTT".

Dessa forma, **um possível escalonamento da tarifa entendido como viável pelo Parecer n. 00216/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 3785318), de 20/07/2020, citado pelo DWE, não está considerando a manifestação da Concessionária.**

Diante desse contexto, do Despacho do DWE e do Parecer da PF-ANTT, a GEGEF apresenta-se nos Quadros a seguir o cenário de reequilíbrio escalonado tomando como referência a Nota Técnica nº 2762/2020/GEFIR/SUOD/DIR (SEI 3607358), de 20/07/2020, com as exclusões da OAE, terceira faixa e alteração do cronograma:

Quadro 06: Escalonamento da tarifa referente aos novos investimentos				
Data-base de Revisão/Reajuste	22/02/2020	22/02/2021	22/02/2022	22/02/2023
TBP acumulada do FCM7	0,03699	0,22136	0,42927	0,54003

Incremento tarifário (sem reajuste)	0,03699	0,18436	0,20791	0,11076
--	----------------	----------------	----------------	----------------

Quadro 07: Impactos Tarifários anuais (2020 até 2023)

Data-base de Revisão/Reajuste	22/02/2020	22/02/2021	22/02/2022	22/02/2023	TOTAL
Incremento tarifário (sem reajuste)	0,03699	0,18436	0,20791	0,11076	0,54003
Impacto Tarifário	3%	13%	14%	8%	38%

Quadro 08: Resultado da 12ª RO, 14ª RE e Reajuste - com escalonamento tarifário

Evento	TARIFA VIGENTE (11ª RO e 13ª RE e Reajuste)	TARIFA PROPOSTA 12ª RO, 14ª RE e Reajuste	VARIAÇÃO
TBP Final	1,41980	1,54607	8,89%
Revisão Ordinária	-	1,43948	1,39% ¹
Revisão Extraordinária	-	1,54607	7,40% ²
IRT	1,91690	1,99725	4,19%
Tarifa reajustada	R\$ 2,72161	R\$ 3,08789	13,46%
Tarifa arredondada	R\$ 2,70	R\$ 3,10	14,81%

¹Variação entre a TBP vigente e a tarifa da Revisão Ordinária²Variação entre a tarifa da Revisão Ordinária e a tarifa da Revisão Extraordinária

Por fim, é mister dizer que a minuta do Anexo V do Termo Aditivo (SEI 3784043) relacionado à obra do Contorno de Florianópolis constam como proposta a metodologia de aferição, cálculo e aplicação do **Desconto de Reequilíbrio** bem como a aplicação do **Coefficiente de Ajuste Temporal**, conforme a recomendação prolatada no parágrafo 150 da Nota Técnica acima.

[...] (grifos acrescentados)

2.29. A Gerência de Engenharia e Meio Ambiente de Rodovias (Geeng), vinculada à Surod, emitiu o Despacho (3832838), apresentou esclarecimentos a respeito de os valores relacionados aos custos diretos e indiretos das Obras do Trecho Sul A do Contorno de Florianópolis estarem respaldados na regulamentação desta Agência, considerando o contido no parágrafo 171 do Parecer nº 00216/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº [3785318](#)), de 20 de julho de 2020. A conclusão foi a seguinte:

[...]

Diante todo exposto, **ressalvando o valor do risco que foi precificado com base na nova metodologia desenvolvida pelo LabTrans/UFSC, todos os demais custos ("diretos" e "indiretos") considerados no orçamento das Obras do Trecho Sul "A" do Contorno de Florianópolis estão respaldados** por meio da Portaria SUINF nº 28/2019 e da Resolução ANTT nº 3.651/2011 (alterada pela Resolução ANTT nº 4.727/2015).

[...] (grifos acrescentados)

2.30. No dia 30/7/2020, a Gefir emitiu a Nota Técnica SEI nº 3409/2020/GEFIR/SUOD/DIR (3834351), com o objetivo de demonstrar a adoção de atos instrutórios voltados ao acolhimento ou à justificativa para o não acolhimento das recomendações da PF/ANTT no âmbito deste Processo nº 50500.308462/2019-28 e dos seus processos relacionados, quais sejam, nº 50500.388851/2019-29, nº 50500.071096/2020-80 e nº 50500.048445/2020-60, em especial, à luz das considerações do Senhor Diretor Weber Ciloni, proferidas no Despacho de cancelamento de distribuição (3824319).

2.31. Após essa manifestação, no dia 30/7/2020, o processo foi distribuído mediante sorteio a esta Diretoria, que, por meio do Despacho (3835177), encaminhou os autos à Secretaria Geral para inclusão na pauta da 867ª Reunião de Diretoria.

PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 50500.388851/2019-29

2.32. No dia 5/10/2019, a Concessionária Autopista Litoral Sul S.A. protocolou na Agência a Carta ALS/PLA/19100402 (1534323), por meio do qual apresenta os dados referentes ao 11º ano do contrato de concessão, com o objetivo de realizar a 12ª revisão ordinária da Tarifa Básica de Pedágio. Em síntese, o ofício traz informações quanto as receitas acessórias, recursos de desenvolvimento tecnológico, diferenças de receitas apuradas entre as datas contratuais estabelecidas para o reajuste do ano anterior e do presente ano e repercussões no cronograma financeiro decorrente de eventos que, de acordo com seu entendimento, não são de sua responsabilidade.

2.33. Quanto ao Contorno de Florianópolis, a Concessionária faz remissão ao Anexo 2 da referida carta e solicita que a matéria seja analisada conforme a Carta acostada ao Anexo (1534324), Carta ALS/PLA/19010349. Na referida carta a Concessionária relata o histórico do Trecho Sul A do Contorno de Florianópolis e solicita que a ANTT reveja o posicionamento constante na Nota técnica nº 026/2018/GEFIR/SUINF, de não inclusão do investimento no PER, quanto ao pleito de reequilíbrio do contrato.

2.34. Em 23/12/2019, a Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (Gefir) encaminhou à Superintendência de Exploração de Infraestrutura de Rodoviária (Suinf), o Despacho Gefir (2322454) solicitando prazo adicional de 60 (sessenta) dias para concluir as análises da proposta de revisão tarifária em questão.

2.35. A prorrogação de prazo foi concedida, conforme consta no Despacho (2446435), além disso, foi dado conhecimento à Diretoria Colegiada da necessidade de prazo adicional, conforme Ofício Circular 59 (2453394).

2.36. Em 3/3/2020, foi acostado os seguintes documentos aos autos:

- Despacho/Decisão judicial, prolatada em 11/2/2020, referente à Ação Civil Pública nº 5002932-88.2019.4.04.7200/SC, documento SEI (2864891), por meio do qual designa uma nova audiência pública de conciliação para o dia 11/3/2020, para tratar do Contorno de Florianópolis;
- Termo de Ajuste de Conduta Parcial "Contorno de Florianópolis" (2865003), assinado por representantes da concessionária, Procuradores da República, prefeito do município de Palhoça, vice-prefeito do município de Biguaçu e membros do Tribunal de Contas da União (TCU), assinado em 20/2/2020, por meio do qual foi estabelecido, entre outras coisas, que em 60 (sessenta) dias corridos após o recebimento da comunicação pela concessionária sobre a nota técnica ANTT de revisão, será publicada a revisão extraordinária que integra o Contorno de Florianópolis; e
- Relatório preliminar de atualização do orçamento do projeto do Contorno de Florianópolis, elaborado pelo Laboratório de Transportes e Logística (Labtrans) da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC).

2.37. Em 4/3/2020, a Gefir apresentou a Nota Técnica SEI Nº 878/2020/GEFIR/SUINF/DIR ([2886149](#)), na qual apresenta a análise preliminar dos pleitos e considerações apresentados pela Concessionária atinente à revisão tarifária em apreço, conforme Carta ALS/PLA/19100402 (1534323).

2.38. Quanto ao Contorno de Florianópolis, a referida Nota técnica faz um histórico detalhado as dificuldades encontradas para a obra. Ressalta que a obra do Trecho Sul A está configurada como obra emergencial, visto tratar-se de obra indispensável para a conclusão do Contorno atualmente em execução pela Concessionária, conforme transcrito abaixo:

[...]

Deve-se observar que, conforme consta do processo nº 50500.076937/2009-30, tanto o trecho anterior quanto o trecho posterior ao segmento designado pela SUINF para elaboração do EVTEA são considerados como investimentos previstos contratualmente, havendo inclusive trechos já em obras, o que caracteriza também o caráter emergencial da execução do trecho Sul-A da obra do Contorno, tendo em vista que não faz sentido essa obra ficar interrompida aguardando-se a eventual inclusão da mesma por meio do processo de revisão quinquenal do contrato de concessão.

Outro aspecto que demonstra o caráter emergencial da presente obra evidencia-se no nível crítico de serviço apresentado no trecho atual da rodovia na região metropolitana de Florianópolis, seguimento rodoviário que será imediatamente impactado positivamente com a execução integral do Contorno de Florianópolis.

Além disso, o caráter emergencial ainda está caracterizado na necessidade de atendimento das demandas de execução de investimentos previstas no Inquérito Civil nº 1.33.016.000019/2019-07 e da Ação Civil Pública nº 5002982-88.2019.404.7200, dentre os quais consta a execução da obra do Contorno de Florianópolis do trecho Sul-A.

Em relação à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, repisamos o entendimento de que a inclusão do presente investimento não se enquadra no regramento trazido na Resolução nº 5.859, de 03 de dezembro de 2019, visto tratar de nova obrigação no contrato que tem seus atos preparatórios em discussão no âmbito da Agência desde o ano de 2017, devendo a reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato ser remunerado mediante o regramento vigente à época.

[...]

2.39. Por fim, a Gefir conclui pela possibilidade de atendimento do pleito da Concessionária, e propõe a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato devido à inclusão do investimento não previsto originalmente no contrato.

2.40. Ato contínuo, a Nota Técnica foi encaminhada para a Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias (Geref) para o cálculo dos efeitos tarifários.

2.41. Posteriormente, foi informado à Concessionária os impactos tarifários da 12ª Revisão Ordinária, da 14ª Revisão Extraordinária e do Reajuste Anual da Tarifa Básica de Pedágio, por meio do Ofício SEI nº 3861/2020/GEREF/SUINF/DIR-ANTT, assegurando o direito de se manifestar no prazo de 15 dias.

2.42. Em 16/3/2020, a Concessionária acostou aos autos a Carta ALS/PLA/20031301 (3069780), na qual apresentou sua manifestação quanto aos impactos tarifários proposto pela Agência e propôs que a unidade reconsidere seu posicionamento sobre alguns pontos, que são:

- Inclua na revisão em apreço os impactos relativos à adequação viária e operacional no km 169+650 na BR 101/SC, às desapropriações e às verbas de aparelhamento da PRF; e
- Quanto ao Contorno de Florianópolis: (i) Promova a correção dos valores propostos para a obra do Contorno de Florianópolis, em função do erro material vinculado ao uso da IRT, e obra da 3ª faixa de Florianópolis; (ii) Altere o cronograma de obras em razão da prorrogação do prazo para tramitação administrativa da 12ª. Revisão Ordinária; (ii) Reconsidere o escalonamento de recursos, efetuando a incorporação integral dos investimentos na revisão análise, conforme previsão contratual e cronograma de investimentos proposto pela concessionária.

2.43. Em 9/4/2020, a Gefir acostou aos autos a Nota Técnica SEI nº 1504/2020/GEFIR/SUINF/DIR (3189183), na qual analisa as manifestações da Concessionária. Em síntese, a unidade técnica propôs a adequação do cronograma financeiro atinente à verba de aparelhamento da PRF e à desapropriação, manteve inalterados o PER e o respectivo Cronograma Físico-Financeiro da adequação viária e operacional no km 169+650 na BR 101/SC e, por fim, quanto ao Contorno de Florianópolis, a adequação do Cronograma Físico-Financeiro do item para a correção de erro material no valor do IRT proposto.

2.44. A referida Nota Técnica foi encaminhada à Geref, por meio do Despacho Gefir (3189191) para o cálculo dos efeitos tarifários.

2.45. Em 24/4/2020, a Gefir elaborou a Nota Técnica SEI nº 1790/2020/GEFIR/SUINF/DIR, na qual apresenta análise complementar retificadora da Nota Técnica SEI nº 1504/2020/GEFIR/SUINF/DIR (3189183). Em síntese, a nota retifica os valores dos novos investimentos propostos, em razão do IRT aplicado, na definição dos valores a preços iniciais do contrato.

2.46. A Nota foi encaminhada mais uma vez à Geref, por meio do Despacho Gefir (3280717), para o cálculo dos efeitos tarifários.

2.47. Em resposta, a Geref questionou, por meio do Despacho (3310217), a Gefir sobre o fluxo de caixa correto a ser reequilibrado o valor referente ao item "2) DESAPROPRIAÇÃO", uma vez que a Gefir sugeriu o FCM5 para o reequilíbrio, com TIR de 9,77%, todavia, a Resolução ANTT nº 5.865, de 19 de dezembro de 2019, atualizou e revisou a Metodologia para o Cálculo da Taxa de Retorno do Fluxo de Caixa Marginal (WACC), estabelecendo a nova TIR de 8,47%.

2.48. Por sua vez, a Gefir informou, por meio do Despacho (3342586), que considerando que as adequações no cronograma financeiro da concessão estão inseridas no âmbito das competências da Geref, o fluxo de caixa a ser reequilibrado o investimento com os gastos de desapropriação, deverá ser definido segundo critérios adotados por esta Gerência, tal qual a definição da metodologia para o cálculo da taxa de retorno a ser aplicada.

2.49. Em 7/5/2020, a Surod encaminhou o Despacho (3364001) ao Apoio Administrativo Gabinete (APGAB), no qual detalha o histórico do contrato e do contorno de Florianópolis e demonstra a importância da obra do Contorno de Florianópolis para a região, visto tratar-se de região que apresenta diariamente severa gravidade no nível de serviço de tráfego da rodovia, penalizando o usuário de longa distância da rodovia em função do uso da via pela população da região metropolitana de Florianópolis, bem como caracteriza a emergencialidade do investimento, pois tratar-se de obra essencial para garantir a fluidez do tráfego na região, bem como a segurança e funcionalidade adequada do sistema rodoviário.

2.50. Em seguida, os autos foram encaminhados para a análise da Procuradoria Federal Junto à ANTT (PF-ANTT), para análise e manifestação, conforme Despacho (3369212).

2.51. Em 11/5/2020, foi designada a Procuradora para a apreciação da matéria, Despacho n. 049287/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3532837). Ato contínuo, a Procuradora designada questionou Subprocuradoria-Geral de Assuntos Judiciais e Extrajudiciais se há decisões judiciais ou do Tribunal de Contas da União que impeçam a revisão tarifária em curso, Documento COTA N. 04314/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3532843). Em resposta, foi informado que, de acordo com os sistemas de controle atuais daquela Subprocuradoria-Geral, não há registros de decisões judiciais ou decisões do TCU que impeçam a revisão tarifária em apreço, Despacho n. 05277/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3532850).

2.52. Em 2/6/2020, a PF/ANTT encaminhou à Surod o documento COTA n. 04924/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3532870) no qual apresenta diversos questionamento à unidade técnica e solicita esclarecimento adicionais sobre algumas questões relacionadas ao Contorno de Florianópolis e sobre a implementação da terceira faixa da Rodovia BR-101/SC.

2.53. Diante dos questionamentos, a Surod encaminhou os autos a Gefir, Gegéf e Geeng, por meio do Despacho Surod (3533608) e Ofício Circular 771 (3538935), solicitando atendimento à demanda da PF-ANTT.

2.54. Em resposta, a Gegéf elaborou o Despacho (3544939) no qual apresenta, em síntese, os seguintes esclarecimentos, atinente a sua competência:

[...]

Segundo os laudos contábeis auditados, em preços históricos, a Autopista Litoral Sul apurou prejuízo de R\$ 26 milhões em 2017; prejuízo de R\$ 30,6 milhões em 2018; e prejuízo de R\$ 56,1 milhões em 2019.

[...]

Diante disso, torna-se imprescindível a SPE se nutrir de recursos financeiros obtendo empréstimos e títulos de dívida para fazer frente às obrigações já assumidas, bem como às futuras. No entanto, a captação de recursos financeiros exige uma análise de crédito e de risco, tais avaliações, feitas pelos agentes financeiros, procuram dimensionar a capacidade da Cia em gerar recursos financeiros (e os riscos da operação), de forma a arcar com suas obrigações, exigindo para tal uma estrutura de capital salutar por parte da Concessionária.

[...]

Assim, a imposição de obrigações que exijam maiores fluxos financeiros, como as propostas no âmbito da 14ª Revisão Extraordinária da Autopista Litor Sul, precisam prezar pela financiabilidade e sustentabilidade financeira do empreendimento, uma vez que os recursos da operação (receita de pedágio) tem sido insuficientes, dado os prejuízos anuais mostrados.

[...]

Nessa lida, ao encontro do relatado pela Concessionária, de fato, parece-nos que postergações de reequilíbrios e recursos podem prejudicar os parâmetros financeiros e as fontes de captação de recursos que nutrem o empreendimento de capital, em um projeto que já se encontra sob substantivo estresse de seus parâmetros e indicadores econômico-financeiros.

[...]

É importante ressaltar que a referida Nota Técnica da GREF no seu parágrafo 150, recomendava, no caso de a proposta de escalonamento tarifário apresentada não ser aceita pela concessionária, a utilização de outro instrumento que vise o incentivo da execução dos investimentos, como a definição, no Termo Aditivo a ser pactuado, de Descontos de Reequilíbrio associados a esses novos investimentos - instrumento atualmente existente em contratos de concessão rodoviária mais recentes.

[...]

Diante do exposto, no caso do reequilíbrio das obras apresentado no âmbito da 14ª Revisão Extraordinária, está se propondo no Termo Aditivo, a ser pactuado entre as partes (Processo 50500.048445/2020-60), a aplicação do Desconto de Reequilíbrio (DR) com o Coeficiente de Ajuste Temporal (CAT), nos moldes dos contratos de concessão mais recentes, visando incentivar a execução dos investimentos e a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

[...]

2.55. Adicionalmente, o Despacho Surod (3549204) respondeu os demais questionamentos da PF-ANTT, ressaltando que quanto ao Contorno de Florianópolis *“o grau de complexidade das obras do traçado original frente ao traçado proposto é totalmente diferente, principalmente por conta da diferença de relevo, que impacta na produtividade, dificultando e aumentando os custos de execução das obras.”*

2.56. Em 16/6/2020, a PF/ANTT encaminhou o documento COTA n. 05298/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3599490), no qual informa que em reunião com a presença da Diretoria desta Agência e com a Surod tomou conhecimento da mudança de entendimento da solução pensada por essa Superintendência sobre o momento de impacto tarifário da revisão extraordinária em tela. Em face dessa informação, solicitou à Surod que formalizasse nos autos, de forma mais específica e motivada, qual seria a nova proposta dessa Superintendência sobre o momento em que será concretizado o impacto tarifário decorrente das revisões e reajuste tarifário em tela.

2.57. Ato contínuo, por meio do documento COTA n. 05300/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3599506), a PF-ANTT destacou que o prazo fixado para a conclusão da revisão extraordinária, no bojo do acordo judicial firmado no âmbito da Ação Civil Pública nº 5002932-88.2019.4.04.7200/SC, estava na iminência de se finalizar, por isso solicitou que a Subprocuradoria-Geral de Assuntos Judiciais e Extrajudiciais que formule, perante o juízo competente, pleito de ampliação do referido prazo, chancelado pelo Diretor-Geral desta Agência.

2.58. Em 17/6/2020, a Gefir acostou aos autos a Nota Técnica SEI nº 2762/2020/GEFIR/SUROD/DIR (3607358), na qual apresenta a análise complementar retificadora da NOTA TÉCNICA SEI nº 1790/2020/GEFIR/SUINF/DIR (3280435). A complementação se fez necessária dada a necessidade de retificação dos cronogramas propostos para os novos investimentos referentes ao Contorno de Florianópolis - Trecho Sul A, Terceira Faixa do km 192,80 ao Km 216,00 da BR-101/SC e OAE sobre o Rio Camboriú, Marginal Sul, km 135+300, BR-101/SC, cuja adequação foi proposta pela Concessionária por meio da Carta ALS/CTF/20060902 (3568699).

2.59. Ademais, foram consideradas as tratativas realizadas em reunião entre representantes da ANTT, a Procuradoria Federal/ANTT e a Diretoria Executiva da Arteris, ratificadas conforme correio eletrônico [3758727](#), em relação à proposta de Termo Aditivo ao Contrato do Edital nº 003/2007, em discussão no âmbito da Agência, e também quanto ao reequilíbrio econômico-financeiro dos novos investimentos previstos na proposta de Revisão da TBP e do PER.

2.60. Em 1/7/2020, foi anexado aos autos o processo 50500.063111/2020-16, no qual consta a Carta ALS/CTF/20062905 (3673587), em que a concessionária reitera a sua discordância e não aceitação da proposta de escalonamento do efeito financeiro do Contorno de Florianópolis, deixando claro que a realização das obras somente seria possível no caso do reequilíbrio ser feito de forma integral. Ademais, a concessionária ressalta que *“a proposta de reequilíbrio escalonado, afeta os covenants contratuais de financiamento, tendo em vista que a divisão da tarifa básica de pedágio resultará em um EBTIDA menor para a Concessionária.”*

2.61. Na busca de trazer novos elementos sobre o tema, a essa Concessionária realizou uma consulta prévia ao Banco BTG Pactual, de forma que este trouxesse a visão do mercado financeiro frente a proposta de parcelamento do reequilíbrio. Em síntese, o banco informou que:

[...]

Analisando as especificidades do Contorno de Florianópolis, um projeto com mais de 50 km de extensão, 4 túneis duplos em uma região de serra, entendemos que a viabilidade do financiamento do projeto está estritamente ligada a qualidade de crédito da Arteris para suportar o projeto.

Os números do Contorno de Florianópolis impressionam, seja pelo montante do investimento superior a R\$ 1 bilhão, pelas desapropriações de 1.094 áreas ou pelo número de obras de arte especiais, com 7 pontes duplas, 20 passagens em desnível e 6 trevos de intersecção.

Além disso, sabe-se dos desafios para obtenção do licenciamento ambiental do projeto e para execução da obra em uma região geotécnica de solo mole.

[...]

Nesse sentido, métricas de crédito robustas da Autopista Litoral Sul e da Arteris são essenciais para viabilizar o financiamento de uma obra da magnitude e complexidade como a do Contorno de Florianópolis.

[...]

Neste contexto, o BTG Pactual entende ser extremamente importante para financiabilidade do projeto que o reequilíbrio tarifário referente ao Contorno de Florianópolis aconteça majoritariamente em 2020, de modo que os índices de alavancagem da Arteris não sejam pressionados, inclusive com possibilidade de quebra de covenants e vencimento antecipado de todas as dívidas do grupo, e a geração de caixa da Autopista Litoral Sul não seja prejudicada exatamente no período de maior investimento do projeto.

[...]

2.62. Adicionalmente, foi anexado aos autos o processo 50500.062044/2020-12, no qual consta a Carta ALS/CTF/20062401 (3649741), datada de 23/6/2020, em que a Concessionária se manifesta novamente de forma contrária ao parcelamento do reequilíbrio proposto para as obras do contorno de Florianópolis, 3ª Faixa e OAE sobre o Rio Camboriú.

2.63. Em complementação a manifestação contida na Carta retromencionada, a concessionária anexou a sua análise quanto a condição financeira do reequilíbrio, documento SEI (3649742). No documento, a concessionária afirma que um *“eventual fracionamento do reequilíbrio na tarifa ensinaria o vencimento antecipado das dívidas da companhia em decorrência da alavancagem excessiva (relação entre dívida líquida e EBITDA dos últimos 12 meses) mais alta em 2020/2021 e um rebaixamento imediato por parte das agências de rating”*. Por fim, conclui que *“Por considerar potenciais efeitos irreversíveis para a Litoral Sul, a Arteris reitera a impossibilidade de realizar os referidos investimentos sem o devido reequilíbrio imediato e integral na tarifa da Litoral Sul. A gestão das concessionárias da Arteris é marcada pela responsabilidade financeira na operação e nos investimentos que a companhia realiza. Dessa forma, a Arteris ressalta aqui seu interesse em realizar o projeto do Contorno de Florianópolis, uma das obras de infraestrutura mais importantes para o Estado de Santa Catarina, calcado nas melhores práticas de construção e gestão e em uma estrutura financeira sólida e adequada a projetos dessa natureza.”*

2.64. Em resposta aos questionamentos da Procuradoria Federal junto à ANTT, constante no documento COTA n. 05298/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3599490), a Gefef acostou aos autos o Despacho (3696281) no qual informa que a Nota Técnica nº 1248/2020/GEFIR/SUROD/DIR (3102246) apresentou dois cenários de reequilíbrio: reequilíbrio integral (como se faz de praxe, e consta da Resolução ANTT nº 5.850/2019) e reequilíbrio escalonado. Entretanto, a referida

Nota Técnica recomendou que caso se confirmasse a discordância da concessionária à tarifa escalonada, inicialmente apresentada na Carta ALS/PLA/20031301, de 16/3/2020 (SEI nº 3102094), a opção pelo impacto tarifário de forma integral deveria estar associada à aplicação do Desconto de reequilíbrio, com vistas a incentivar a execução da obra.

2.65. Em 17/7/2020, a PF-ANTT acostou aos autos o Parecer n. 00216/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, no qual procedeu análise detalhada acerca da viabilidade jurídica de inserção, na presente revisão tarifária, das obras objeto do acordo judicial firmado no âmbito da Ação Civil Pública nº 5002932-88.2019.4.04.7200/SC, que são: (i) das obras do Trecho Sul - A do Contorno de Florianópolis/SC e (ii) da terceira faixa da Rodovia BR101/SC, Trecho Norte, compreendido entre Palhoça/SC e Biguaçu/SC, do km 200+450m ao km 216+000m. Em síntese, o referido Parecer concluiu que:

[...]

257. Pelo exposto, já nos antecipando à análise do processo de NUP 50500.308462/2019-28, que versa sobre a proposta de 12ª Revisão Ordinária, 14ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP do Contrato de Concessão das Rodovias BR-116/376/PR e BR-101/SC, trecho Curitiba – Florianópolis, explorado pela Autopista Litoral Sul S.A, **concluimos pela legitimidade da inserção das obras do Trecho Sul - A do Contorno de Florianópolis/SC e da terceira faixa da Rodovia BR101/SC, Trecho Norte, compreendido entre Palhoça/SC e Biguaçu/SC, do km 200+450m ao km 216+000m, observadas as recomendações previstas nos parágrafos 18, 157, 158, 167, 171, 172, 186, 254 a 257 desta manifestação.**

[...] (grifos acrescentados)

2.66. Ato contínuo, o APGAB encaminhou os autos à Surod, por meio do Despacho (3785448).

2.67. Em 22/7/2020, a Gefir informou que não há providências a serem tomadas, no âmbito da Gerência. Adicionalmente, a Gefir ressalta que o Índice de Reajustamento Tarifário (IRT) aplicado à obra do Contorno de Florianópolis - Trecho Sul A foi o de de janeiro de 2018, de 1,84714.

2.68. Em 23/7/2020, o processo foi distribuído por dependência à relatoria do Diretor Weber Ciloni.

2.69. Em 28/7/2020, a Surod encaminhou ao APGAB o Despacho (3827466), no qual sugere a remessa de ofício ao Ministério da Infraestrutura para buscar sua ciência e anuência quanto à alteração do traçado e da solução tecnológica do Contorno de Florianópolis e colher o entendimento da Pasta quanto à emergencialidade na conclusão da obra.

2.70. O referido Ofício foi encaminhado ao ministério em 29/7/2020, Ofício Sei nº 14018/2020/DG/DIR-ANTT (3829545).

2.71. Diante do pedido de cancelamento da distribuição do Diretor Weber Ciloni, aprovado pela Diretoria Colegiada na 866ª Reunião de Diretoria, ocorrida em 28/7/2020, o processo foi distribuído a esta Diretoria, por meio do Despacho (3835615).

PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 50500.071096/2020-80

2.72. Em 17/7/2020, foi acostado aos autos o e-mail encaminhado pela Concessionária, documento SEI (3772203), no qual encaminha a minuta do termo aditivo para a inclusão de novos investimentos relativos à Terceira Faixa da BR-101, trecho Norte, entre Palhoça/SC e Biguaçu/SC (km 200+450m ao km 216+000m), e da Obra de Arte Especial sobre o Rio Camboriú, na BR-101, sentido Marginal sul (km 135+300m), com as considerações finais da Arteris, anexo TA_ALS Documento SEI nº 3772205. Informa ainda que a Arteris está de acordo com os textos encaminhados, e que foram realizados pequenos ajustes na minuta.

2.73. Ato contínuo, em 17/7/2020, a Gegef encaminhou os autos à Gefir, por meio do Despacho Gegef (3772218), no qual informa sobre o aceite da Concessionária em relação à versão final dos textos dos dois termos aditivos (Contorno de Florianópolis, tratado no Processo nº [50500.048445/2020-60](#), e 3ª Faixa e Obra de Arte Especial sob o Rio Camboriú, tratado no presente processo), e solicita manifestação da Gefir quanto as minutas de termos aditivos.

2.74. Em resposta, a Gefir encaminhou o Despacho (3773724), no qual informa que, após análise do referido Termo Aditivo, não há objeção da unidade quanto aos itens que se referem a competência da gestão e fiscalização do contrato, sendo encaminhado em anexo no documento SEI (3773722), os ANEXOS I e II.

2.75. Em 20/7/2020, a Gefir retificou o Anexo I enviado anteriormente, em função de ter sido verificado erro material no documento, conforme consta no Despacho (3784173) que encaminha o anexo (3784169).

2.76. No mesmo dia, 20/7/2020, a Gegef acostou aos autos a minuta do termo aditivo a ser celebrado entre a ANTT e a Concessionária Autopista Litoral Sul S.A., documento SEI (3772684). Entre as principais cláusulas do referido termo aditivo, destaco:

- **Objeto:** inclusão no Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 003/2007 de novos investimentos relativos à Terceira Faixa da BR-101, trecho Norte, entre Palhoça/SC e Biguaçu/SC, do km 200+450m ao km 216+000m, e da Obra de Arte Especial sobre o Rio Camboriú, na BR-101, sentido Marginal sul, no km 135+300m, conforme descrito no ANEXO I;
- **Valor:** 31.190.143,54 (trinta e um milhões, cento e noventa mil, cento e quarenta e três reais e cinquenta e quatro centavos), a preços iniciais do Contrato de Concessão, em julho/2007;
- **Recomposição do equilíbrio econômico-financeiro:** o impacto tarifário correspondente à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão será realizado na **revisão ordinária subsequente à conclusão da obra** ou serviço, observando-se a regulamentação específica da ANTT.

2.77. Ato contínuo, foi inserida nos autos a Nota Técnica SEI nº 3206/2020/GEGEF/SUROD-DIR (3772757), em que apresenta a análise do termo aditivo e destaca que a ANTT e a Concessionária convergiram em relação às disposições em comento, não havendo discordâncias.

2.78. Em atenção à Portaria DG nº 342, de 5/7/2017, o Superintendente emitiu o Relatório à Diretoria nº 497/2020 (3773032), propondo à Diretoria Colegiada aprovar celebração do Segundo Termo Aditivo ao Contrato de Concessão do Edital nº 003/2007. Para tanto, apresentou a minuta de deliberação aprovando a celebração do referido Termo Aditivo.

2.79. Por meio do Despacho Gegef (3783810), os autos foram encaminhados ao gabinete do Diretor Geral a fim de que fosse remetido à PF-ANTT para análise e chancela da minuta.

2.80. Em 21/7/2020, a PF/ANTT acostou aos autos o Parecer nº 00313/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3792099) no qual concluiu pela legitimidade do termo aditivo em apreço, nos seguintes termos:

[...]

15. Pelo exposto, ressalvando-se a competência estritamente jurídica desta Procuradoria, entendo pela **legitimidade da minuta de Termo Aditivo em apreço**, com destaque para recomendações lançadas nos parágrafos 7 e 14 desta manifestação.

[...] (grifos acrescentados)

2.81. Em 22/7/2020, o APGAB encaminhou os autos à Surod, por meio do Despacho (3793058), para as providência decorrentes da manifestação da Procuradoria.

2.82. Ato contínuo, os ajustes foram realizados pela Surod, conforme minuta de Termo Aditivo (3795222), e os autos foram direcionados ao Gabinete do Diretor Geral, por meio do Despacho (3795236).

2.83. Diante do pedido de cancelamento da distribuição do Diretor Weber Ciloni, aprovado pela Diretoria Colegiada na 866ª Reunião de Diretoria, ocorrida em 28/7/2020, o processo foi encaminhado foi distribuído mediante sorteio a esta Diretoria, por meio do Despacho (3835886).

PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 50500.048445/2020-60

2.84. Por meio da Deliberação ANTT nº 177, de 7/4/2020 (3187842), publicada em 8/4/2020 no Diário Oficial da União, a Diretoria Colegiada deliberou a aprovação de acordo judicial relacionado à Ação Civil Pública nº 5002932-88.2019.4.04.7200/SC, que tem por objeto a definição do procedimento a ser adotado para a efetivação da revisão do Contrato de Concessão referente ao Edital nº 003/2007, entre a ANTT e a Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, para realização das obras do Trecho Sul A do Contorno de Florianópolis/SC e da terceira faixa da Rodovia BR-101/SC, Trecho Norte, compreendido entre Palhoça/SC e Biguaçu/SC (km 200+450m ao km 216+000m). Adicionalmente, foi instaurado o Inquérito Civil nº 1.33.016.000019/2019-07 que trata da construção de obra de arte especial sobre o Rio Camboriú.

2.85. Para materializar as alterações contratuais necessárias, tendo em vista as diferentes características dos investimentos em análise, chegou-se à conclusão de que seria mais eficaz celebrar um termo aditivo somente com a inclusão das obras do Contorno de Florianópolis, enquanto que as duas outras obras (3ª Faixa e OAE sobre o Rio Camboriú) foram objeto de outro termo aditivo, nos termos do Processo nº [50500.071096/2020-80](#).

2.86. Após a realização de diversas reuniões entre a SUROD e a Concessionária, em 17/2/2020, foi encaminhada minuta de termo aditivo (SEI nº [3438662](#) e [3438665](#)).

2.87. No dia 18/5/2020, por meio do e-mail (3439251), foi enviado à Autopista Litoral Sul S/A o Ofício SEI nº 9631/2020/GEREF/SUINF/DIR-ANTT (3437706), por meio do qual encaminhou minuta de termo aditivo que trata da inclusão de novos investimentos para a adequação do Contorno de Florianópolis, bem como da Terceira Faixa da BR-101, trecho Norte, entre Palhoça/SC e Biguaçu/SC e da Obra de Arte Especial sobre o Rio Camboriú para análise e concordância.

2.88. No dia 20/5/2020, foi enviado o e-mail (3453391) à Concessionária, contendo o Ofício SEI nº 9790/2020/GEREF/SUINF/DIR-ANTT (3453391), que complementou as informações contidas no ofício enviado anteriormente, mediante o envio do Anexo V – Metodologia do Desconto de Reequilíbrio para análise e manifestação de aceite.

2.89. Conforme consta no documento (3474259 e 3536440), foram marcadas reuniões com a Concessionária no dia 25/5/2020 e no dia 3/6/2020 para tratar do termo aditivo.

2.90. No dia 9/6/2020, a concessionária apresentou a Carta ALS/CTF/20060902 (3568699), por meio da qual se manifestou sobre a minuta proposta pela Surod e apresentou nova versão (3568700).

2.91. No dia 19/6/2020, a Gegef emitiu o Despacho (3603340), solicitando à Gefir manifestação quanto às datas incluídas na subcláusula 2.1.1, quanto à inclusão da subcláusula 5.1 e quanto às alterações propostas nos Anexos I a IV do Termo Aditivo.

2.92. No dia 30/6/2020 (3679274), foi realizada reunião com a Procuradoria Federal junto à ANTT para tratar do termo aditivo e, nesse mesmo dia, conforme e-mail (3687161), a Procuradoria enviou minuta do termo aditivo ajustada aos participantes da reunião.

2.93. No dia 1/7/2020, foi enviado por e-mail (3688639) o Ofício SEI nº 12216/2020/GEGERF/SUROD/DIR-ANTT (3687176), contendo a minuta de termo aditivo após análise da Surod e da Procuradoria e ressaltando que *“ainda está em análise pela GEFIR a proposta de subcláusula 3.4 e que a GEFIR aguarda o envio do eventograma retificado pela concessionária para confirmar nova proposta de cronograma físico-financeiro”*.

2.94. No dia 3/7/2020, foi enviado pelo e-mail (3696950 e 3696999) o Ofício SEI nº 12319/2020/GEGERF/SUROD/DIR-ANTT (3694852), encaminhando nova versão da minuta do termo aditivo, levando em consideração a manifestação da Gefir acerca de algumas subcláusulas.

2.95. Assim, em resposta ao Despacho (3603340), a Gefir informou à Gegef, por meio do Despacho (3653571), o seguinte:

[...]

2. Informamos, que as alterações propostas pela GEFIR foram encaminhadas à Concessionária por meio do Ofício SEI ([3694852](#)), sendo que a minuta encaminhada foi alterada em cima da minuta encaminhada pela GEGERF por meio do Ofício SEI ([3687176](#)).

[...]

2.96. No dia 13/7/2020, foi realizada reunião com a Concessionária e, após a reunião, conforme e-mail (3756190), foi enviado à Agência a minuta do Termo Aditivo Revisada. Diante disso, no dia 14/7/2020, foi realizada nova reunião (3756211) com representantes da Surod, da Concessionária e da Procuradoria para tratar da minuta.

2.97. No dia 15/7/2020, por meio do e-mail (3770978), a concessionária enviou à ANTT manifestação acerca de dois pontos específicos do termo aditivo relacionados a arbitragem e a seguros e garantias. Em resposta, no dia 16/7/2020, a Procuradoria enviou e-mail à concessionária, com duas minutas de termo aditivo, e solicitando manifestação de concordância da Arteris, para que os documentos pudessem ser submetidos à deliberação da Diretoria.

2.98. No dia 17/7/2020, a Concessionária enviou o e-mail (3771953), reencaminhando as duas minutas com as considerações finais e informando que *“está de acordo com ambos os textos encaminhados nesse e-mail e fica aguardando à deliberação da Diretoria dessa Agência quanto ao tema”*.

2.99. Nesse mesmo dia, a Gegef emitiu o Despacho (3772524), encaminhando o processo para a Gefir se manifestar quanto aos termos da minuta de Termo Aditivo (3772004), considerando o aceite da concessionária em relação à versão final dos textos dos dois termos aditivos (contorno de Florianópolis e 3ª Faixa e Obra de Arte Especial sob o Rio Camboriú (tratado no Processo nº 50500.071096/2020-80). Em resposta, a Gefir elaborou o Despacho (3773671), informando não haver objeção quanto aos itens que se referem à competência da Gerência e encaminhando como anexo o documento ([3773698](#)), contendo os ANEXOS I, II, III e IV, que observaram os cronogramas das obras e eventograma aprovados pela equipe técnica da Gerência com o apoio da COINF/URSC.

2.100. No dia 20/7/2020, a Gegef emitiu a Nota Técnica nº 3200/2020/GEGERF/SUROD/DIR (3772301), apresentando a análise do Termo Aditivo a ser firmado entre a ANTT e a concessionária Autopista Litoral Sul acerca da inclusão de obras não previstas no Programa de Exploração da Rodovia relativas ao Contorno de Florianópolis, que contém, em síntese:

- **Objeto:** inclusão de novos investimentos para a adequação do Trecho Sul A (km 220+396m e km 228+310m) do Contorno de Florianópolis, cujo projeto executivo foi aprovado no âmbito do Processo nº 50501.357767/2018-72;
- **Valor:** R\$ 500.149.538,75 (quinhentos milhões, cento e quarenta e nove mil, quinhentos e trinta e oito reais e setenta e cinco centavos), a preços iniciais do Contrato de Concessão, em julho/2007
- **Recomposição do equilíbrio econômico-financeiro e mecanismos de incentivo à execução das obras:** Taxa Interna de Retorno (TIR) de 8,47%, recomposição do equilíbrio de maneira integral à Tarifa Básica de Pedágio, previsão de aplicação automática de Desconto de Reequilíbrio, no caso de inexecução total ou parcial, e renúncia expressa ao período de cura previsto no § 3º do art. 38 da Lei nº 8.987/1995;
- **Arbitragem:** as partes se obrigam a resolver por meio de arbitragem, após decisão definitiva da autoridade competente, as questões controversas relativas ao termo aditivo, sem prejuízo da continuidade das atividades vinculadas à concessão;
- **Acompanhamento:** início das obras em até 60 dias da assinatura do termo aditivo e cronograma de execução das obras, que indicará mês a mês os percentuais previstos a serem executados e os percentuais reais executados com seus respectivos valores acumulados, e apresentação à ANTT de relatório mensal;
- **Seguros e Garantia de Execução Contratual:** obrigação de realização de endossos às apólices de seguros de Danos Materiais e Responsabilidade Civil e, previamente ao início das obras, comprovação da contratação do seguro de Riscos de Engenharia. Quanto à garantia, o montante previsto no Contrato de Concessão deverá ser reforçado em R\$ 9.410.703,85 (nove milhões, quatrocentos e dez mil, setecentos e três reais e oitenta e cinco centavos), a preços iniciais do contrato;

- **Penalidades:** previsão de multa moratória até o limite do valor previsto no art. 78-F da Lei nº 10.233/2001;
- **Governança Corporativa:** exigência de realização de processo competitivo junto ao mercado, conforme regras aprovadas pela administração da companhia e, se existir, por regulamentação específica da ANTT, como condição à contratação de obras e serviços com Partes Relacionadas; e dever de a administração da companhia formalizar, em documento escrito a ser arquivado na companhia, as justificativas da seleção de Partes Relacionadas em detrimento das alternativas de mercado;
- **Alteração do contrato de concessão:** ajustes na subcláusula 5.1 do contrato de concessão, em virtude do aumento do valor da garantia de execução;
- **Anexos:** previsão de 5 anexos, a saber:
 - **Anexo I** – Descrição dos investimentos;
 - **Anexo II** – Alterações do PER;
 - **Anexo III** – Cronograma de obra;
 - **Anexo IV** – Eventograma da obra;
 - **Anexo V** – Metodologia do desconto de reequilíbrio.

2.101. Nesse mesmo dia, foi emitido o Relatório à Diretoria nº 496/2020 (3772909), propondo à Diretoria Colegiada, nos termos da minuta de Termo Aditivo (3772004) e dos Anexos (3783098, 3783137, 3783156, 3783193 e 3784043), a aprovação da celebração do Terceiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão do Edital nº 003/2007, entre a ANTT e a concessionária Autopista Litoral Sul, com o objetivo de incluir no Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 003/2007 os novos investimentos para a adequação do trecho “Sul A”, entre os km 220+396m e km 228+310m do Contorno de Florianópolis, a fim de possibilitar a conclusão do traçado aprovado para o anel viário de Florianópolis. De acordo com o Relatório, *“a celebração do aditivo contratual se dará no âmbito da referida revisão tarifária”*.

2.102. Os autos foram previamente submetidos à Procuradoria Federal junto à ANTT, conforme consta nos Despachos (3784085 e 3786701), que, no dia 21 de julho de 2020, emitiu o PARECER n. 00314/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, aprovado pelo DESPACHO DE APROVAÇÃO n. 00172/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3792132), concluindo o seguinte:

[...]

8. Três questões específicas sobre o objeto de investimentos referentes ao Trecho Sul A do Contorno de Florianópolis foram pontuadas para avaliação técnica da Diretoria colegiada: (i) recomposição do equilíbrio econômico financeiro quanto a investimentos de conservação, manutenção e monitoração dessa nova obra, (ii) enquadramento de custos diretos e indiretos na regulamentação desta Agência; e (iii) inserção de investimentos relacionados com Automação e ITS (Intelligent Transportation Systems), sem prévia aprovação do projeto executivo.

9. Reitera-se, nesse momento, **recomendação** no sentido de que os itens (i) e (ii) do parágrafo acima sejam objeto de análise no âmbito da decisão sobre o pleito de revisão extraordinária.

[...]

12. Depreende-se das subcláusulas acima ter sido previsto, no bojo da recomposição do equilíbrio em apreço, a inserção do serviço de automação dos túneis no PER, com um valor estimado, que poderia ser alterado a menor para adequação aos termos em que aprovado o projeto executivo respectivo. De forma a adequar essa disposição contratual à alternativa jurídica subsidiária, exposta no parágrafo 167 (item 3) do PARECER n. 00216/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, reitera-se **recomendação** no sentido de condicionar a autorização do início dessa execução à aprovação do projeto executivo respectivo.

[...]

19. Diante da análise jurídica já promovida no âmbito do PARECER n. 00216/2020/PFANTT/PGF/AGU, **recomenda-se** à Diretoria colegiada avaliar a proposta ora apresentada pela SUROD quanto a mecanismos juridicamente legítimos que buscam minimizar riscos de inexecução do contrato, em face da opção pela não adoção da forma de recomposição prevista no art. 2º, parágrafo único, da Resolução ANTT nº 3.651, de 2011.

[...]

23. Feitas essas considerações, cabe somente **recomendar** os seguintes ajustes formais de redação:

1. na subcláusula 3.2, substituir o termo “reequilíbrio” por “equilíbrio”;

2. na subcláusula 10.1, alterar a redação para adequá-la à diferenciação jurídica entre vigência e eficácia, com observância ainda ao art. 61, parágrafo único, da Lei nº 8.666, de 1993:

10.1. O presente TERMO ADITIVO entra em vigor na data de sua assinatura, sendo condição para sua eficácia a publicação de seu extrato no Diário Oficial da União.

24. Pelo exposto, ressalvando-se a competência estritamente jurídica desta Procuradoria, **entendo pela legitimidade da minuta de Termo Aditivo em apreço, com destaque para recomendações lançadas nos parágrafos 9, 12, 19 e 23 desta manifestação.**

25. Na oportunidade, em prol do princípio da eficiência administrativa, **orienta-se esta Diretoria colegiada a distribuir os presentes autos, por dependência, a um único Relator para avaliação conjunta com os autos nºs 50500.388851/2019-29, 50500.308462/2019-28 e 50500.071096/2020-80**, dada a conexão de temas, adotando-se o disposto no art. 286, I, do Código de Processo Civil, incidente subsidiariamente aos processos administrativos, conforme previsto em seu art. 15.

26. **Recomenda-se** também avaliar a inserção de regra expressa sobre distribuição por dependência no Regimento Interno dessa Agência.

[...] (grifos acrescentados)

2.103. Nesse mesmo dia, conforme consta na cadeia de e-mails contida no documento (3795331), a Concessionária informou à ANTT que encontrou um erro material na subcláusula 2.1.2 do Termo Aditivo, a qual foi acatada pela Agência.

2.104. No dia 22/7/2020, os autos foram restituídos à Surod, por meio do Despacho (3793036). Nesse mesmo dia, a Superintendência emitiu o Despacho (3795370), encaminhando ao Gabinete do Diretor-Geral a versão final da minuta do Termo Aditivo (3795147) e informando que não houve alterações nos Anexos que haviam sido propostos.

2.105. No dia 23/7/2020, por meio do Despacho (3800280), o Gabinete do Diretor-Geral encaminhou os autos ao Diretor Weber Ciloni, em virtude de o Processo nº 50500.308462/2019-28 ter sido sorteado ao Diretor.

2.106. Por fim, no dia 30/7/2020, o Gabinete do Diretor-Geral emitiu o Despacho (3835597), por meio do qual encaminhou os autos a esta Diretoria, em virtude do cancelamento de distribuição do Processo nº 50500.308462/2019-28 ao Diretor Weber Ciloni e da realização novo sorteio realizado posteriormente, que culminou na distribuição desse processo para minha relatoria.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. A Lei nº 8.987/1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, estabelece, no art. 29, inciso V, que compete ao Poder Concedente homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas na forma desta Lei, das normas pertinentes e do contrato. Com a criação da ANTT, por meio da Lei nº 10.233/2001, a delegação da exploração de serviços de infraestrutura rodoviária federal passou a ser de competência da Agência, que, nos termos do art. 14, inciso I, “a”, depende de concessão.

3.2. No gozo dessas competências, a Concessionária Autopista Litoral Sul S. A. (ALS) firmou com a União, por intermédio desta ANTT, Contrato de Concessão do lote correspondente a 382,30 km das Rodovias BR 116/376/PR e BR 101/SC, trecho Curitiba – Florianópolis. O contrato visa à exploração da infraestrutura e da prestação de serviços públicos e obras, abrangendo a execução dos serviços de recuperação, manutenção, monitoração, conservação,

operação, ampliação, melhorias e exploração, conforme apresentado no Programa de Exploração da Rodovia (PER), mediante Tarifa Básica de Pedágio no valor inicial de R\$ 1,028, referenciada ao mês de julho de 2007, para cada praça de pedágio implantada.

3.3. O Contrato de Concessão estabelece no Capítulo VI as regras contratuais para a realização do reajuste e da revisão contratual, as quais serão analisados a seguir. Ao mesmo tempo, não há impedimentos à análise mérito e à decisão desta Diretoria Colegiada, conforme COTA n. 04544/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3785399) da PF-ANTT, por inexistir registros de decisões judiciais.

REAJUSTE TARIFÁRIO

3.4. Nos termos da Cláusula 6.28, a data de início da cobrança de pedágio será considerada a data-base para o reajuste da Tarifa Básica de Pedágio, que foi o dia 22 de fevereiro de 2009, quando se iniciou a cobrança das praças de pedágio P1 e P2, autorizado pelo Aviso da ANTT publicado no Diário Oficial da União (D.O.U.), Seção 3, de 18/2/2009, e retificado na seção 3, de 19/2/2009, com base no IRT definitivo no valor de 1,08892, correspondente à variação entre o número índice do IPCA de janeiro de 2009 (IPCAi) e o número índice do IPCA de junho de 2007 (IPCA0), definindo, desse modo, a TBP reajustada – TBPR inicial.

3.5. No que tange ao reajuste tarifário, o Capítulo VI do Contrato de Concessão dispõe o seguinte:

CAPÍTULO VI

CLÁUSULAS ECONÔMICO-FINANCEIRAS

[...]

Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio

[...]

6.26 O valor da Tarifa Básica de Pedágio a Preços Iniciais – TBPI é de R\$ 1,028 (hum real e vinte e oito milésimos de real), referenciado a julho de 2007.

6.27 A TBPI terá seu primeiro reajuste contratual na data do início da cobrança do pedágio e será reajustada, a cada ano, sempre na mesma data do início da cobrança do pedágio, sem prejuízo da possibilidade de redução do prazo, desde que permitida ou não vedada na legislação aplicável, em especial a Lei nº 9.069/95.

6.28 A data de início da cobrança de pedágio será considerada a data-base para o reajuste da Tarifa Básica de Pedágio.

6.29 A Tarifa Básica de Pedágio será reajustada anualmente, de acordo com a variação do IPCA, calculado pelo IBGE, ou outro que venha a ser definido em sua substituição, em caso de sua extinção.

6.30 A Tarifa Básica de Pedágio será reajustada anualmente pelo produto da Tarifa Básica de Pedágio a Preços Iniciais - TBPI pelo Índice de Reajustamento de Tarifa – IRT.

6.31 O Índice de Reajustamento de Tarifa – IRT será calculado com base na variação do IPCA calculado pelo IBGE, entre o mês anterior a data de referência na apresentação da proposta de tarifa, junho de 2007, e o mês anterior à data-base de reajuste de tarifa, conforme a fórmula a seguir:

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_0}$$

Onde:

IPCA₀ – IPCA do mês anterior à data de referência da Proposta Comercial (jun/2007);

IPCA_i – IPCA do mês anterior à data-base de reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (jan).

6.32 A Tarifa Básica de Pedágio a ser praticada será arredondada para múltiplos de 10 (dez) centavos de Real e será obtida mediante a aplicação do seguinte critério de arredondamento:

a) quando a segunda casa decimal for menor do que cinco, arredonda-se para baixo esta casa;

b) quando a segunda casa decimal for igual ou superior a cinco, arredonda-se a primeira casa decimal para o valor imediatamente superior.

6.33 Os efeitos econômicos decorrentes do arredondamento serão considerados na revisão ordinária subsequente.

[...]

3.6. Ressalta-se ainda a Resolução nº 675/2004, alterada pelas Resoluções nº 5.172/2016, e nº 5.859/2019, que no seu art. 4º trata de metodologia de cálculo para a apuração de índices de preços setoriais provisórios a serem utilizados no cálculo do índice de reajuste tarifário, dispondo que:

Art. 4º Os índices de preços setoriais provisórios a serem utilizados no cálculo do índice de reajuste tarifário serão obtidos pelas médias aritméticas das variações dos 3 (três) últimos números índices publicados.

[...]

3.7. Conforme consta na Nota Técnica SEI nº 1248/2020/GEREF/SUINF/DIR (3102246), seguindo a metodologia contratual de cálculo, o valor apurado do IRT definitivo foi de 1,99725 para o ano de 2020, tendo vigência durante o período de 22 de fevereiro de 2020 a 21 de fevereiro de 2021. Em relação ao IRT definitivo do ano anterior (1,91690), **a variação do IRT deste ano foi 4,19%, que é o percentual de reajuste a ser concedido na tarifa.**

12ª REVISÃO TARIFÁRIA ORDINÁRIA

3.8. Relativamente à revisão tarifária, vale transcrever o que dispõe o Capítulo VI do Contrato de Concessão:

CAPÍTULO VI

CLÁUSULAS ECONÔMICO-FINANCEIRAS

[...]

Revisão da Tarifa Básica de Pedágio

[...]

6.34 Com a finalidade de assegurar, em caráter permanente, a preservação do inicial equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a Tarifa Básica de Pedágio será alterada pelas regras de revisão, previstas na legislação, no Edital, neste Contrato e na forma da regulamentação da ANTT.

6.35 Qualquer alteração nos encargos do PER pode importar na revisão do valor da Tarifa Básica de Pedágio, observado o disposto no Título V, Capítulo I, Seção I do Edital, para mais ou para menos.

6.36 Não será objeto de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão o cronograma de execução das obras e serviços não obrigatórios conforme definido no Edital.

6.37 A Tarifa Básica de Pedágio será revista para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da Concessionária e a retribuição dos usuários da Rodovia, expressa no valor da Tarifa Básica de Pedágio, observado o disposto no Título V, Capítulo I, Seção I do Edital, para mais ou para menos, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial do Contrato de Concessão, nos seguintes casos:

a) ressaltados os impostos sobre a renda, sempre que forem criados, alterados ou extintos outros tributos ou sobrevierem disposições legais, quando ocorridas após a data de apresentação das Propostas Comerciais, de comprovada repercussão nos custos da Concessionária, para mais ou para menos, conforme o caso;

b) sempre que houver acréscimo ou supressão de encargos no PER, para mais ou para menos, conforme o caso;

- c) sempre que ocorrências supervenientes, decorrentes de força maior, caso fortuito, fato da Administração ou de interferências imprevistas resultem, comprovadamente, em variação extraordinária nos custos da Concessionária que lhe proporcione enriquecimento ou empobrecimento injustificado;
- d) sempre que a Concessionária promover a desapropriação de bens imóveis, a instituição de servidão administrativa ou a imposição de limitação administrativa ao direito de propriedade, desde que o total anual pago para esta finalidade seja inferior ou superior à verba indenizatória prevista no PER;
- e) sempre que houver alteração unilateral do contrato de Concessão, que comprovadamente altere os encargos da Concessionária, para mais ou para menos, conforme o caso;
- f) quando a Concessionária auferir receita alternativa, complementar, acessória ou de projetos associados à Concessão.

6.38 Nas revisões tarifárias será considerada a data de efetiva implementação dos custos e dos equipamentos operacionais previstos no PER.

6.39 A revisão da Tarifa Básica de Pedágio se dará na forma da regulamentação da ANTT e somente será implementada com a publicação de Resolução específica.

Revisão Ordinária

6.40 Revisão Ordinária é a revisão da Tarifa Básica de Pedágio a ser realizada por ocasião dos reajustes tarifários para inclusão dos efeitos de ajustes previstos neste Contrato, conforme disposto em regulamentação da ANTT.

Revisão Extraordinária

6.41 Revisão Extraordinária é a revisão da Tarifa Básica de Pedágio para incorporação dos efeitos decorrentes de fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito ou fato da Administração que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da Concessionária.

[...]

3.9. Ressalta-se ainda a Resolução nº 675/2004, alterada pelas Resoluções nº 5.172/2016, e nº 5.859/2019, que no seu art. 2º, incisos I, II e III, trata dos eventos considerados nas revisões ordinárias:

Art. 2º Nas revisões ordinárias serão considerados:

I – relativamente ao exercício anual anterior:

- a) as receitas complementares, acessórias ou alternativas à receita principal ou de projetos associados, com base nos valores faturados pela concessionária;
- b) os recursos para desenvolvimento tecnológico e verba de laboratório, conforme previsão contratual, quando não utilizados em projetos aprovados pela ANTT;
- c) criação, alteração e extinção de tributos ou de encargos decorrentes de disposições legais, de comprovada repercussão nos custos da concessionária;
- d) os recursos para aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal e demais verbas, conforme previsão contratual, quando não utilizadas integralmente.

II – as diferenças de receita, apuradas entre as datas contratualmente estabelecidas para o do reajuste do ano anterior e do presente, decorrentes de:

- a) aplicação, quando da concessão do reajuste anterior, do índice de reajuste tarifário provisório e do índice definitivo;
- b) arredondamento da tarifa do reajuste anterior, conforme previsão contratual;
- c) defasagem decorrente de eventual concessão de reajuste tarifário em data posterior ao contrato;

III – as repercussões decorrentes de inexecuções, antecipações e postergações de obras e serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração da Rodovia.

3.10. Com base nos normativos acima, passasse a exposição dos itens que compõe a presente revisão ordinária:

Correção do IRT, arredondamento e atraso da tarifa

3.11. Conforme previsão contratual, as perdas ou ganhos decorrentes do arredondamento tarifário e da utilização do Índice de Reajuste Tarifário (IRT) provisório considerados no ano anterior devem ser compensados no ano seguinte.

3.12. De acordo com a Nota Técnica SEI nº 1248/2020/GEREF/SUINF/DIR (3102246), haja vista que na revisão anterior não houve aplicação provisória do IRT, foi considerada na presente revisão apenas a correção devido ao arredondamento tarifário.

3.13. Além disso, foi considerado nos cálculos compensatórios o atraso no início da cobrança da tarifa aprovada pela Deliberação nº 910/2019. O início de sua vigência se deu em 27/9/2019, quando deveria ter sido em 22/2/2019.

Quadro 09: Impactos devido ao Arredondamento e Atraso do reajuste

Fluxo de Caixa	Impacto sobre a TBP
FCO	0,07266%
FCM1	-0,02828%
FCM2	0,01296%
FCM3	-0,00701%
FCM4	0,00537%
FCM5	0,02873%

Fonte: Nota Técnica SEI nº 1248/2020/GEREF/SUINF/DIR

Substituição do tráfego projetado pelo real nos Fluxos de Caixa Marginais

3.14. Conforme disposto na Resolução ANTT nº 3.651/2011, alterada pelas Resoluções nº 4.339/2014, nº 4.727/2015 e nº 5.859/2019, anualmente, os valores reais de tráfego observados no ano anterior, por praça de pedágio e por categoria de veículo, deverão substituir os valores projetados. Estes valores devem ser lançados nos Fluxos de Caixa Marginais, por ocasião das Revisões Ordinárias.

3.15. Seguindo esses regramentos, o tráfego projetado para o período entre 18/2/2018 e 17/2/2019 foi substituído pelo tráfego real informado pela Concessionária, conforme consta na Nota Técnica SEI nº 1248/2020/GEREF/SUINF/DIR (3102246). Os dados de tráfego foram confrontados com a receita de pedágio contabilizada pela Concessionária para fins de verificar a aderência das informações apresentadas.

3.16. Os valores apurados referentes ao tráfego real, informados pela concessionária, foram lançados em cada um dos FCMs abertos (FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5), gerando os impactos abaixo:

Quadro 10: Impactos devido à substituição do tráfego projetado pelo real

Fluxo de Caixa	Impacto sobre a TBP
FCM1	0,03216%
FCM2	0,29551%
FCM3	0,06421%
FCM4	0,07606%
FCM5	0,79714%

Fonte: Nota Técnica SEI nº 1248/2020/GEREF/SUINF/DIR

Recursos para o Desenvolvimento Tecnológico (RDT)

3.17. O contrato de concessão prevê a destinação anual, por parte da Concessionária, de R\$ 642.400,00, a preços iniciais (de junho/2007), para pesquisas de desenvolvimento tecnológico na área de engenharia rodoviária. Desse valor, o que não for gasto, deve ser revertido para a modicidade tarifária.

3.18. O valor total de RDT aprovado na prestação de contas para o 11º ano concessão, por meio da Nota Técnica nº 2331/2019/COREM/GEREG/SUINF/DIR (1489383), foi de R\$ 619.088,65, a preços iniciais. Com base nesse montante, o impacto sobre a TBP referente aos recursos não gastos de RDT é de -0,00107%.

Receitas Extraordinárias e Custos Associados

3.19. Para a 12ª Revisão Ordinária, foram consideradas as Receitas Extraordinárias auferidas pela Concessionária no 11º ano concessão, conforme análise realizada na Nota Técnica nº 3489/2019/GEREF/SUINF/DIR (2443332), que apurou o valor bruto de Receitas Extraordinárias de R\$ 2.764.280,77, a preços iniciais. De acordo com a referida Nota Técnica, não houve custos associados aprovados.

3.20. Para o cálculo do valor a ser repassado à modicidade tarifária, são deduzidos do montante bruto apurado de Receitas Extraordinárias, conforme determina a Resolução ANTT nº 2.552/2008: 15% do valor total bruto, correspondente à cobertura dos custos a título de análise de projetos, administração e fiscalização do objeto do contrato de receita extraordinária; os tributos incidentes sobre a receita (5% de ISS; 0,65% de PIS; e 3% de Cofins); e os custos diretamente associados, quando comprovados.

3.21. Promovido o reequilíbrio, conforme consta na Nota Técnica SEI nº 1248/2020/GEREF/SUINF/DIR (3102246), o repasse à modicidade tarifária da receita extraordinária do 11º ano concessão resultou em um impacto sobre a TBP de -0,09709%.

Substituição do percentual de eixos suspensos projetado pelo real – Lei nº 13.103 (Lei dos Caminhoneiros)

3.22. A Lei nº 13.103/2015 prevê em seu art. 17 que “os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.”

3.23. Em relação à cobrança por eixos, cabe transcrever o disposto na sub cláusula 6.22 do Contrato de Concessão:

6.22 Para efeito de contagem do número de eixos dos veículos, será considerado o número de eixos do veículo, independentemente de serem suspensos ou não ...

3.24. Assim, considerando o dispositivo contratual, deve-se realizar o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão em face da publicação da referida Lei.

3.25. Na presente revisão, os percentuais projetados de eixos suspensos nas praças de pedágio incluídos na última revisão foram substituídos pelos percentuais observados no 11º ano concessão (entre 18/2/2018 e 17/2/2019).

3.26. O quadro a seguir apresenta os percentuais de perda de receita nas Praças P1 a P5 considerados na revisão anterior e na revisão atual:

Quadro 11: Percentuais de eixos suspensos da revisão anterior e da revisão atual

Praça de Pedágio	Percentual previsto	Percentual efetivo
P 1	4,6%	5,7%
P 2	4,5%	5,9%
P 3	4,2%	5,1%
P 4	2,7%	3,8%
P 5	3,7%	4,6%

Fonte: Nota Técnica SEI nº 1248/2020/GEREF/SUINF/DIR

Verba de aparelhamento da PRF

3.27. Conforme disposto no contrato de concessão e no PER, a Concessionária deve firmar convênio com o Departamento de Polícia Rodoviária Federal (PRF), nos termos estabelecidos pela ANTT, para promover o aparelhamento necessário a execução dos serviços de policiamento e apoio à fiscalização na rodovia concedida, num montante anual de até R\$ 713.600,00, em valores de julho de 2007, corrigidos anualmente nos termos contratuais.

3.28. De acordo com a Nota Técnica nº 1504/2020/GEFIR/SUINF/DIR (3189183), item “1) VERBA DE APARELHAMENTO DA PRF – ITEM 5.1.6”, o valor aprovado da prestação de contas do aparelhamento da PRF no 11º Ano é de R\$ 656.227,63, a preços iniciais. Revertendo para a modicidade tarifária os valores não aplicados ou não aprovados pela ANTT (aba “PER”, item 11.1), o impacto percentual na TBP é de -0,00262%.

Alterações no cronograma PER

3.29. Conforme análise procedida pela Gefir, realizada por meio das Notas Técnicas nº 878/2020/GEFIR/SUINF/DIR (2886149), nº 1504/2020/GEFIR/SUINF/DIR (3189183) e nº 1790/2020/GEFIR/SUINF/DIR (3280435), foram consideradas as alterações no PER e no respectivo Cronograma Físico-Financeiro do contrato de concessão com a Autopista Litoral Sul.

3.30. Os itens das referidas Notas Técnicas considerados na 12ª Revisão Ordinária foram lançados nos Fluxos de Caixa FCO, FCM1 e FCM2 e resultaram nos impactos percentuais sobre a TBP apresentados no Quadro a seguir:

Quadro 12: Impacto percentual devido às alterações de Revisão Ordinária no PER

Itens revisados	Item PER	Impacto sobre a TBP
Revisões Ordinárias		
Fluxo de Caixa Original		
Contorno de Florianópolis - Pista Dupla - L = 47,33 x 2 = 94,66 km	5.1.2.1	-0,32947%
Execução de Ruas Laterais em Pista Simples - BR-376/PR - região da interc. Cont. Leste de Curitiba - km 617 ao km 618,4 - 2 lados; BR-101/SC - Tijucas - 2 lados - segmentos descontinuos	5.1.3.2	-0,00048%
Execução de Ruas Laterais em Pista Simples - BR 376 - do km 616,6 ao 650 - em segmentos descontinuos; BR 101 - do km 6 ao km 60 - em segmentos descontinuos; BR 101 - do km 85 ao km 125 - em segmentos descontinuos; BR 101 - do km 130 ao km 193 - em segmentos descontinuos	5.1.3.4	-0,00026%
Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista simples - Parcial - Elevação da ponte sobre o rio Camboriú, km 663,260 (PNV 2009) da BR-376/PR, km 109,200 (PNV 2009) e km 140,300 (PNV 2009) BR-101/SC	5.1.7.1	-0,03443%

Implantação de Trevo em Desnível, com Alças, em Pista Simples - Completo - Contorno de Florianópolis: Trevo de Interseção c/ a SC 408; Trevo de Interseção c/ a SC 407; 2 Trevos na Interseção c/ Vias Locais	5.1.8.1	-0,02519%
Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Completo - BR-101/SC:Santo Amaro da Imperatriz - km 218,5; Contorno de Florianópolis: 2 Trevos nas Interseções c/ BR-101/SC; Interseção c/ a BR-282/SC	5.1.10.1	-0,05997%
Implantação de Passagens em Desnível Inferior tipo Galeria - 7 unidades, sendo 4 unidades no Contorno de Florianópolis, 1 unid. no km 619 (Bairro Barro Preto) da BR-376/PR e 2 unidades a definir	5.1.11.1	-0,04859%
Implantação de Passagens em Desnível Inferior Tipo Viaduto - Contorno Florianópolis: 12 unidades; BR 376/PR: km 647,0 (Rincão); BR 101/SC:km 107,0 (Santa Lúcia); km 173,8 (Morretes); km 184,3 (Armação e Palmas)	5.1.12.1	-0,09280%
Execução de Passarelas sobre Pista Dupla - 39 unidades, sendo: 8 passarelas no Contorno leste de Curitiba; 4 passarelas na BR-376/PR; 17 passarelas na BR-101/SC e 10 unidades adicionais	5.1.14.1	-0,01540%
Administração da Concessionária	14.1	-0,00016%
Fluxo de Caixa Marginal 1		
Implantação das Edificações - Balança Fixa	6.5.1.1	-0,08437%
Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas - Balança Fixa	6.5.2.1	-0,00658%
Fluxo de Caixa Marginal 2		
Recuperação da Rodovia - Elementos de proteção e segurança - Adequação projeto trecho incorporado, aos parâmetros do PER	1.2.1.2	-0,06400%
Recuperação da Rodovia - Terraplenos e estruturas de contenção - Terraplenos	1.2.5.1	-0,01425%
Sistema de Circuito Fechado de TV – CFTV	6.3.1.7	-0,01178%

Fonte: Nota Técnica SEI nº 1248/2020/GEREF/SUINF/DIR

Efeito final da 12ª Revisão Ordinária

3.31. Considerados todos os eventos da 12ª Revisão Ordinária, lançados tanto no FCO quanto nos Fluxos de Caixa Marginais, bem como seus efeitos, chega-se à **alteração da TBP vigente de R\$ 1,41980 para R\$ 1,43948, implicando um acréscimo da TBP de 1,39%.**

14ª REVISÃO TARIFÁRIA EXTRAORDINÁRIA

3.32. No tocante a revisão extraordinária, importante destacar o Capítulo VI do Contrato de Concessão que trata sobre a matéria:

Revisão Extraordinária

6.41 Revisão Extraordinária é a revisão da Tarifa Básica de Pedágio para incorporação dos efeitos decorrentes de fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito ou fato da Administração que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da Concessionária.

[...]

3.33. A Resolução nº 675/2004, trata em seu art. 2º-A sobre os eventos que serão considerados nas revisões extraordinárias:

Art. 2º-A Nas revisões extraordinárias serão consideradas as repercussões:

I - decorrentes, única e exclusivamente, de fato de força maior, caso fortuito, **fato da Administração**, fato do príncipe ou **alteração unilateral do contrato pelo Poder Concedente, em caráter emergencial**, ou da ocorrência de outras hipóteses previstas expressamente no contrato de concessão;

II - que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da concessionária, ou que comprometa ou possa comprometer a solvência da Concessionária e/ou continuidade da execução/prestação dos serviços previstos neste Contrato.

[...] (grifos acrescentados)

CONTORNO DE FLORIANÓPOLIS - TRECHO SUL A

Do histórico da obra do Contorno de Florianópolis

3.34. Em 14/2/2008, foi assinado o Contrato de Concessão referente ao Edital 007/2008 entre a ANTT e a Concessionária Autopista Litoral Sul S/A (ALS), cujo objeto é a concessão para a exploração da infra-estrutura e da prestação de serviços públicos, abrangendo a execução dos serviços de recuperação, manutenção, monitoração, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração, conforme apresentado no Programa de Exploração da Rodovia (PER)

3.35. O item “5.1 – Melhorias físicas e operacionais” do PER estabelece a obrigação de a Concessionária implantar o Contorno de Florianópolis, em pista dupla, com 47,33 km em cada sentido. No seu traçado original, parte do Contorno passaria pela cidade de Palhoça/SC, que, na época em que os estudos foram elaborados pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER (1999), apresentava maiores condições de ser ocupada.

3.36. Ocorre que, entre os estudos da concessão e o momento atual, houve um crescimento da ocupação urbana da cidade de Palhoça/SC, que inviabilizou a realização das obras do denominado Trecho Sul A do Contorno de Florianópolis no traçado originalmente previsto. Ao longo desses anos, foram implementados vários loteamentos e condomínios residenciais, como, por exemplo, o Condomínio Pedra Branca, o Bairro Madrid, o Loteamento Residencial Rodobens e o Loteamento Jardins. Para se ter uma ideia, da elaboração do projeto inicial pelo DNER, ocorrida em 1999, e o último censo feito em 2019 pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a população da cidade praticamente dobrou de tamanho e hoje é considerada o 10º município mais populoso de Santa Catarina. Além disso, o traçado original passou a interferir no acesso à Gruta da Nossa Senhora de Fátima e à Penitenciária Agrícola localizada próximo ao rio Passo Vinte.

3.37. A imagem abaixo mostra a expansão urbana consolidada na região, fazendo necessário a alteração do traçado para evitar desapropriação e segregação da área urbana, culminando em um novo traçado em meio ao trecho montanhoso e de densa vegetação.



3.38. Ao longo dos anos, conforme consta nos autos do Processo Administrativo nº 50500.076937/2009-30, a execução da obra no traçado previsto no contrato de concessão tem gerado grande resistência das autoridades locais e da população, que ensejou da Concessionária a proposição de soluções técnicas mais complexas, de forma a desviar o traçado de povoadamentos locais, atendendo às exigências de proteção ambiental.

3.39. O histórico das tratativas atinentes ao Contorno de Florianópolis mostra que, inicialmente, em 2009, a Concessionária apresentou Carta, em que apresentava um projeto funcional, nos termos do item 5.1.4 do PER (fl. 02), informando que o EIA-RIMA do projeto estaria em fase de processo licitatório com previsão de finalização em fevereiro de 2010.

3.40. Em uma primeira análise, realizada em 12/2/2010, a área técnica da ANTT considerou que não haveria objeções para sua aceitação, desde que atendidas algumas observações que foram enumeradas, entre elas a necessidade de compatibilizar a sua extensão (33,92 Km) com aquela traçada no PER (47,33 km).

3.41. Diante disso, a concessionária foi notificada, em 31/3/2010 (notificação reiterada em momento posterior - fl. 29), para que atendesse ao Relatório de Análise de Projeto n. 12.02.10, inclusive com realização de estudo para aumento da extensão desse Contorno (Ofício n. 295/2010/GEINV/SUINF - fl. 11).

3.42. Em petição de fls. 15/23, datada de 10/1/2011, a concessionária alegou que o traçado proposto evitaria desapropriações de muitas propriedades edificadas e recém construídas:

[...]

Resposta: O esquema linear do lote 7 apresentado na página 7/11 do ANEXO II - PER do edital define o início do Contorno de Florianópolis no km 196,1 da BR-101/SC e o final do Contorno no km 220 da BR-101/SC. Os estudos de traçado desenvolvidos pela Autopista Litoral Sul ligando esses pontos resultaram em um desenvolvimento com extensão de 33,92 km, não havendo qualquer razão para atender uma extensão maior do que esta. Caso seja mantido o comprimento do contorno de Florianópolis previsto no PER o percurso pelo contorno teria o dobro da extensão em comparação com o percurso seguindo direto pela BR-101 que apresenta uma distância de 23,9 km desestimulando a utilização doo contorno, em função da grande diferença de percurso. Desta forma a viagem pelo contorno se tornaria muito mais longa, aumentando o consumo de combustível e o tempo de viagem. Fora dos horários de pico o tráfego que utilizaria o contorno seria muito baixo, pois a diferença entre as distâncias a serem percorridas seriam grandes, havendo preferência por parte dos usuários a seguir pela BR-101. **Por outro lado para aumentar o percurso, neste segmento, seria necessário** alterar o traçado passando-o por trechos montanhosos do bioma da Mata Atlântica com alta densidade de mata nativa, prejudicando a geometria horizontal e vertical do traçado, diminuindo-se a velocidade diretriz da rodovia e consequentemente aumentando-se ainda mais o tempo de viagem e de consumo de combustível, em particular para os veículos comerciais, além de aumentar os impactos ambientais à fauna, à flora e às áreas de Preservação Permanentes (APPs). Considerando essas condicionantes e visando obter o melhor desempenho do sistema rodoviário projetado, foram elaborados estudos de tráfego aprofundados, com a montagem de redes de tráfego embasadas em contagens de tráfego e de origem/destino, concluindo-se que o trecho de maior número de viagens na BR-101 concentra-se na região metropolitana de Florianópolis entre o km 196 e o km 217,7 chegada da BR-282 na BR-101. Por outro lado o traçado previsto no PER corta um loteamento em fase avançada de implantação exigindo a **desapropriação de muitas propriedades edificadas e recém construídas**. Desta forma a Autopista Litoral Sul desenvolveu estudo visando minimizar o impacto sobre o condomínio supracitado e ao mesmo tempo implantar um contorno de modo a proporcionar ao tráfego de passagem o melhor desempenho em termos de fluidez, segurança e economia para os usuários da rodovia. Este projeto funcional, contendo as premissas acima, está sendo apresentado anexo a esse ofício.

[...] (grifos acrescentados)

3.43. Em 2/5/2011, a concessionária apresentou desenho com o estudo de prolongamento do Contorno de Florianópolis (fl. 20), *propondo "alteração do traçado no trecho final do contorno devido à existência de um loteamento residencial no eixo da rodovia, o que demandaria uma grande área de desapropriação"*. Em 9/3/2012, a manifestação técnica da ANTT, ratificada no Ofício n. 479/2012/GEINV/SUINF, de 12/3/2012, sugeriu a não aceitação, eis que teria sido proposta em divergência com projeto funcional anteriormente apresentado.

3.44. Assim, foi novamente solicitado o desenvolvimento do projeto funcional para o aumento do Contorno de Florianópolis, na direção norte, na tentativa de manter a extensão original do traçado prevista no PER. Em resposta, a Concessionária informou que teria iniciado o projeto funcional do Contorno de Florianópolis, com entrada no km 175 (e não no km 196, como era previsto no PER) e que o desenvolvimento desse estudo deveria ser precificado por não ser obrigação contratual, razão pela qual "os valores despendidos para a realização de tal projeto deverão ser reequilibrados".

3.45. Em 7/11/2012, é apresentado pela Concessionária o Volume 2 do projeto funcional da Etapa 2 do Contorno de Florianópolis (fl. 53), em relação ao qual o relatório técnico da Suinf de 9/11/2012 (fls. 86/88) sugere sua aceitação, com ressalvas de ordem técnica, determinando a elaboração do projeto executivo, após atendimento das condicionantes impostas.

3.46. Em Ofício de 9/11/2012, a Suinf informou à Concessionária a não *objeção "ao projeto funcional da etapa 2 do Contorno de Florianópolis, localizado entre o km 175+000 da BR-101/SC e o trevo da SC-408 (início subtrecho 2 do Contorno de Florianópolis), referente ao item 5.1. Melhorias Físicas e Operacionais do PER, encaminhado pela Carta ALS/GEN/12110026, de 07.11.2012"*. Foi pontuado ainda que, *"na elaboração do projeto executivo a Concessionária deverá atender às observações do Relatório de Análise de Projeto nº 0850/2012, de 09.11.12, em anexo"* (fl. 134).

3.47. Em 20/11/2012, a Suinf notificou a Concessionária para que informe se o projeto funcional do Contorno de Florianópolis, em análise no IBAMA, seria o projeto encaminhado pela concessionária em 22/12/2009 e aprovado pela ANTT em 31/3/2010 (fl. 95). Nas fls. 110/111, há explicação da Concessionária, datada de 22/11/2012, sobre a divergência entre o traçado proposto em 2009 e o desenho apresentado nesse momento, informando que a alternativa mais recente adviria de uma análise de impacto sócio-ambiental verificada na elaboração do EIA-RIMA:

[...]

Resposta: Na elaboração do EIA-RIMA foram desenvolvidas 3 alternativas, sendo que uma dessas alternativas se trata do projeto encaminhado pela concessionária em 22.12.2009 e aprovado pela ANTT em 31.03.2012. No entanto a alternativa aprovada **apresenta impactos sócio-ambientais de difícil solução no que se refere à travessia dos loteamentos Rodobens e Jardins**. Desta forma o projeto que foi detalhado é o mesmo aprovado pela ANTT **com exceção da travessia dos loteamentos supracitados**, ou seja, **do início do contorno até a travessia do rio Passa Vinte trata-se de traçado idêntico ao aprovado pela ANTT. A partir desse ponto até chegada à BR-101 o traçado seguiu pela várzea do Rio Passa Vinte, área ainda não ocupada**. As quilometragens do início e fim do contorno descritos no item 1 em relação ao PNV 2009 são as seguintes: Início - km 195,500 (PNV 2007) = km 192,740 (PNV 2009) Final - km 218,40 (PNV 2007) = km 216,240 (PNV 2009).

[...] (grifos acrescentados)

3.48. Diante disso, por meio da Carta ALS/GEN/12120144, de 17/12/2012, a concessionária encaminhou à ANTT o Estudo de Traçado do Contorno de Florianópolis – entre km 222+300 (subtrecho 4) e km 220+000 (PNV2007) da BR-101/SC, com três opções de traçado para atravessar o município de Palhoça/SC, a saber:

1. Projeto original elaborado pelo DNER;
2. Traçado otimizado contornando a esquerda do loteamento Rodobens pelo Vale do Rio Passa Vinte; e
3. Traçado otimizado contornando pela direita do loteamento São Sebastião.

3.49. A Agência, conforme consta no Ofício nº 2.144/GEINV/SUINF, de 17/12/2012, entendeu preliminarmente ser a terceira opção a melhor alternativa, conforme se verifica abaixo:

[...]

5. A terceira opção seria o “Traçado Otimizado contornando pela direita do loteamento São Sebastião”, contornando todos os bairros e loteamentos acima citados, além do loteamento São Sebastião, não interferindo, ainda, em uma potencial área de crescimento entre o contorno e a BR-101. A diretriz deste traçado segue paralela ao traçado original do DNER a cerca 5 km de distância e elimina as interferências com acesso a gruta da rua nossa Senhora de Fátima, além de passar longe das instalações da Penitenciária Agrícola. Devido às condições topográficas acidentadas, este traçado identifica a **necessidade de implantação de dois túneis** com extensão aproximadamente de 2,5 km, e o final deste traçado chega ao km 220 (PNV 2007) nas proximidades da praça de pedágio atualmente em uso de Palhoça. O alinhamento do traçado em questão é apresentado no anexo e é representado pelo traçado laranja, com pontilhado branco.

6. **Analisando as três opções possíveis**, e entendo em vista que: esta última opção é a que menos impacta nas comunidades lindeiras já instaladas; minimiza os transtornos e remoções de famílias; representa maior atratividade de tráfego para o Contorno; encontra com a BR-101/SC na mesma região prevista pelo antigo projeto do DNER; além de preservar uma área de crescimento no Município de Palhoça/SC, entre o Contorno de Florianópolis e a BR-101/SC, **a ANTT informa a Não Objeção ao Traçado do Contorno de Florianópolis Trecho Sul – entre km 222+300 (subtrecho 4) e km 220+000 (PNV 2007) da BR-101/SC – “Traçado Otimizado contornando pela direita do loteamento São Sebastião”, encaminhado pela carta ALS/GEN/12120144, de 17.12.2012.**

[...] (grifos acrescentados)

3.50. Às fls. 138/158, consta a juntada dos seguintes documentos, relacionados com a demonstração de ocupação populacional na região do traçado original do PER:

- comparativo de 2 alternativas de traçado para o Trecho sul do Contorno de Florianópolis no município de Palhoça/SC, apresentado pela concessionária;
- objeção do Município de Palhoça/SC, ao traçado original do DNER (27/12/2012), conforme Ofício datado de 27/12/2012, sendo relevante destacar o mapeamento apresentado às fls. 152/157, onde foi feita uma comparação entre a extensão do condomínio Pedra Branca e do Bairro Madrid, entre os anos de 2007, 2009 e 2011;
- declaração de anuência para implantação de contorno viário da grande Florianópolis, por autoridades locais, datada de 2/3/2013, em que considerado o início no km 177,76 e término no km 220,0 (PNV 2007) da rodovia BR-101/SC, que atravessa os Municípios de Biguaçu/SC, São José/SC e Palhoça/SC.

3.51. À fl. 164, a Suinf solicitou à Concessionária o *“cronograma/previsão de envio à ANTT do Projeto Funcional Final do Contorno de Florianópolis, detalhando as etapas necessárias a esta apresentação”* e também que fosse justificada a *“não apresentação desse projeto até o momento, considerando que a previsão inicial de entrega seria a 1ª quinzena de janeiro de 2013, conforme cronograma entregue anteriormente pela Concessionária (28/02/2013).”*

3.52. Em 11/4/2013, a Concessionária apresentou o projeto Funcional do Trecho Sul do Contorno de Florianópolis, entre o km 220+217,03 (subtrecho 4) e o km 220+000 (PNV2007) da BR-101/SC, no município de Palhoça (fl. 166), sendo anexado documento onde esclarece o atraso na apresentação do projeto funcional, juntando aos autos novo cronograma (documento de 15/03/2013 - fls. 169/170).

3.53. Em 19/4/2013, a Suinf apresenta relatório técnico pela aceitação do projeto funcional do Trecho Sul do Contorno de Florianópolis, entre o km 220+217,03 (subtrecho 4) e o km 220+000 (PNV 2007) da BR-101/SC, no município de Palhoça, encaminhado pela Concessionária por meio da Carta ALS/GEN/13040153, de 11/4/2013. Ressalta que os dispositivos viários (pontes, trevos, passagens em desnível e túneis) não foram objeto de análise naquele relatório e solicita a apresentação do Projeto Executivo (via Amarela), *“que deverá estar em conformidade com o disposto nos Ofícios Circulares n 007/2 012/GEINV/SUINF, de 15/03/2013 e n 024/2012/GEINV/SUINF, de 06/09/2012, e na Resolução 1187/2005.”* (fl. 174).

3.54. Em 24/9/2013, a Concessionária informa que está realizando contato com as bancadas políticas e com os representantes das comunidades atingidas pelas desapropriações, e que estaria encontrando objeção ao traçado atual (fls. 178/179):

[...]

Com relação aos trechos Norte e Intermediário do Contorno de Florianópolis, as desapropriações tem sido menos conflitantes, **já no trecho Sul, onde se encontra o município de Palhoça, temos dado atenção especial, devido ao grande número de manifestações contrárias ao traçado atual.**

Constatado que estas manifestações eram devido a dúvidas referente ao traçado, foram feitas duas reuniões na prefeitura de Palhoça nos dias 14 e 21/08/2013, promovida pelo prefeito Camilo Martins, conforme lista de presenças em anexo, além do prefeito participaram vereadores do município, representantes das comunidades, representante da Fetransesc sr. Pedro Lopes e representante da concessionária. **Nestas reuniões apresentamos o local onde passará o contorno e procuramos explicar os motivos pelo qual o traçado não poderia passar, onde eles inicialmente pensavam, devido as interferências existentes. Abordamos também quais os procedimentos para realização das desapropriações desde o cadastro da propriedade até o seu pagamento.**

Após a realização das reuniões na prefeitura, **os políticos locais e a comunidade**, não satisfeitos com as justificativas apresentadas com relação ao traçado, **solicitaram ao prefeito Camilo uma audiência na ANTT em Brasília, a qual foi realizada no dia 28/08/2013, onde participaram o Diretor Geral da ANTT sr. Jorge Bastos, a Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária sra. Viviane Esse, assessor da ministra Edeli Salvati o Sr. Maurício Weidgnant, o representante da Fetransesc sr. Pedro Lopes, vereadores de Palhoça, representante da comunidade e representante da concessionária.** Nesta audiência foi solicitada a alteração do traçado, com o objetivo de minimizar os impactos gerados pelas desapropriações.

Ficou definido nesta audiência que a mudança do traçado era inviável, devido as interferências referente ao meio ambiente, porém com o objetivo em minimizar os impactos ao município, ficou acordado em audiência, que seriam aceitos alguns ajustes pontuais e caso necessário aumentar a quantidade de dispositivos que interligarão as áreas cortadas pelo contorno, desde que aprovados pela ANTT.

A empresa Phoenix contratada pela concessionária, para fazer os cadastros e as negociações das propriedades onde passará o contorno, já negociou 29 propriedades das 590 cadastradas nos três trechos. Esta foi orientada a passar as informações necessárias aos proprietários e dizer que o valor a ser pago, será o valor de mercado atualizado. Ela também tem nos auxiliado nos ajustes do traçado, interagindo o conhecimento de campo com os projetos.

Baseado nestas informações, fizemos alguns ajustes desviando muitas propriedades, que se encontram em áreas mais populosas e que coincidem com as reivindicações daqueles que mais protestaram com as desapropriações.

Ressaltamos que com as desapropriações em andamento, novos casos poderão ocorrer, os quais serão analisados, podendo ou não ser atendidos.

[...] (grifo acrescentado)

3.55. Essas dificuldades com autoridades locais foram replicadas no documento de fls. 187/189, quando foi informado ainda que essa anuência ao projeto seria necessária para dar prosseguimento ao licenciamento ambiental (16/8/2013).

3.56. Consta nas fls. 261/265, que a concessionária teria encaminhado o projeto Executivo do Contorno de Florianópolis - entre o km 220+436 (subtrecho 4) e o km 220+000 (PNV 2007) da BR-101/SC - Trecho Sul, em 20/1/2014, tendo sido protocolado sob um novo número de processo, qual seja, NUP 50500.005899/2014-06. Contudo, a Suinf ressaltou a ausência de entrega de projetos executivos dos túneis e respectivos orçamentos, que seria necessária para definição de valor e deliberação da Diretoria (fl. 196, 10/2/2014):

[...]

Sobre o assunto informamos que até o momento não recebemos os projetos executivos dos túneis e respectivos orçamentos, que fazem parte desse projeto, para análise da ANTT. **Lembramos que a autorização para início destas obras depende de deliberação da Diretoria da ANTT, que por sua vez depende da análise e definição dos valores pela SUINF.**

Sendo assim, solicitamos à Concessionária apresentar os referidos projetos Executivos e respectivos orçamentos até o dia 14.02.2014, impreterivelmente, de modo à ANTT poder proceder à devida análise.

[...] (grifos acrescentados)

3.57. Após encaminhamento ao DNIT de cópia de projetos executivos do contorno, em 25/4/2014, os presentes autos somente voltaram a ter andamento a partir de 30/3/2017, quando foi sugerido pela área técnica que se exigisse da concessionária a apresentação de EVTEA do Trecho Sul A, para análise das alternativas de traçado e uma melhor orientação para aquela que seria a mais viável (fls. 200/201).

3.58. A partir daqui, depreende-se dos andamentos processuais desses autos 50500.076937/2009- 30 discussões sobre o termo de referência para elaboração do EVTEA.

3.59. A par da resistência inicial da Concessionária em propor outras alternativas, para além daquela em que foi baseado o projeto executivo parcialmente apresentado em 20/1/2014 (autos 50500.005899/2014- 06), e da resistência inicial da Suinf em considerar a elaboração de um EVTEA mais amplo que abrangesse todo o Contorno de Florianópolis, acabou-se concluindo por sua realização mais completa, que culminou na apresentação de 7 alternativas.

3.60. O Parecer Técnico nº 052/2018/COINF-URSC/SUINF, datado de 9/4/2018 e acostado às fls. 377/385 dos autos, já antecipava algumas questões a serem consideradas na escolha da melhor alternativa de traçado:

[...]

O trabalho engendrado por esta COINF e desenvolvido pela consultoria técnica CONCREMAT/PROJEL trouxe importantes subsídios para a análise da situação com vista a responder o requerido pela GEPRO/SUINF. **Diante do conhecimento das obras já executadas, das áreas já desapropriadas e das características ambientais da região, fica claro que a melhor solução a ser seguida para o traçado no segmento analisado é aquela que, sendo economicamente viável, permita a utilização integral das áreas com obras já executadas e áreas já desapropriadas, bem como adote soluções técnicas possíveis e de acordo com as limitações impostas pelo meio ambiente da região.** Isso porque a não utilização dos segmentos de terra desapropriados importaria custos jurídicos, processuais e econômicos que se traduziriam em malferimento aos princípios reitores da Administração - máxime o princípio da eficiência -, salientando-se as expectativas e impactos socioeconômicos já experimentados na região desde a inauguração das frentes de trabalho. Ademais, a propositura de novas ações de desapropriação decorrentes da desconconsideração dos segmentos já desapropriados causaria elevado nível de onerosidade e retardamento das obras, perpetrando-se todas as consequências negativas desse fato para a economia regional, efeitos que só se justificariam pelo aproveitamento coletivo útil das áreas desapropriadas, de modo a agregar valor técnico-econômico-ambiental à rodovia, haja vista que situação diversa poderia ensejar a retrocessão dos bens.

[...] (grifos acrescentados)

3.61. O Parecer Técnico nº 841/2018/GEENG/SUINF, de fls. 580/603 concluiu ao final:

[...]

III - CONSIDERAÇÕES

76. Em vista dos fatos abordados, convém em princípio reforçar que a realização de um EVTEA para um segmento parcial e muito limitado sob vários aspectos é tecnicamente não recomendada e não usual, ainda mais se considerada a fase atual do andamento das ações (projeto executivo em fase final de conclusão) e as obras já em execução. O que se realizaria é, no máximo um estudo de soluções possíveis, tal como sugere o relatório de monitoramento do TCU, no sentido de procurar mitigar impactos de alternativa já escolhida e em avançado estágio de desenvolvimento tais como redução de extensão de túneis.

77. Em relação a isso, deve-se acrescentar que o próprio estudo e as análises procuraram buscar alternativas que mitigassem os impactos decorrentes do traçado concebido. Todavia, vê-se que tal procedimento mostrou-se extremamente dificultoso não se chegando a nenhuma conclusão que se demonstrasse efetiva e significativamente mais indicada do ponto de vista técnicos e comparada à Alternativa 01.

78. Constata-se ainda que a realização de um EVTEA total na presente fase em que se encontra o Contorno de Florianópolis perde seu efeito, pois já há execução avançada em outros subtrechos, projeto executivo em fase final de conclusão, processo de licenciamento com Licença de Instalação exarada (em fase de renovação), dentre vários aspectos.

79. Desta feita, nota-se que, de fato, o assunto aborda outras complexidades que não se enquadram no conjunto respectivo ao benefício-custo e demais itens de um EVTEA, tendo seu traçado já outrora definido, de forma que as ações da Agência se encontram em estágio avançado, uma vez que buscam a conclusão do empreendimento, em atendimento aos ditames de prazos pontuados pelo Tribunal de Contas da União- TCU.

80. Logo, apesar do cumprimento dos quesitos de check/list de EVTEAs, entende-se que a avaliação do caso não se enquadra nestes quesitos básicos e envolve outros que fogem ao domínio desta GEENG.

81. Neste sentido, deve-se corroborar com a sugestão do apoio técnico afim de apresentar uma matriz de análise AHP para subsidiar a tomada de decisão superior.

82. Complementam-se então os itens recomendados pelo apoio com aqueles que eventualmente a Administração necessitará avaliar para que verifique **qual a melhor decisão sob a égide administrativa, de regulação, de cumprimento às determinações do controle.**

83. Segue assim sugestão de matriz AHP com abordagem ampla, inclusive com temas que a priori não seriam da alçada desta gerência. Ressalta-se que não se pretende encerrar todos os pontos envolvidos, ficando assim às instâncias superiores a avaliação quanto a sua conveniência e oportunidade, podendo desta lida haver supressão ou, mais provável, adequação ou acréscimo de itens.

84. Por último, reiteram-se as disposições dos relatórios anteriores, destacando que, apesar do estudo das alternativas tratadas pela concessionária (1,2, 3 e 5) ter-se apresentado consoante ao disposto na Portaria n. 205 de 28 de agosto de 2017 - Anexo 1: Diretrizes Básicas para Elaboração do EVTEA, não se recomenda a elaboração de EVTEA parcial, ou seja, somente para um determinado segmento de subtrecho.

85. Desta forma, cumpre informar que a análise se encontra findada de forma que, em razão da avaliação indicada, atinente aos aspectos processuais, de regulação, técnicos, econômicos, ambientais e administrativos envolvidos e demonstrados neste parecer, **concluiu-se por recomendar às instâncias superiores desta Agência por manter o traçado originalmente aprovado que contém a Alternativa 01 apresentada no estudo do segmento em questão.** Deve-se frisar entretanto que caberá às instâncias superiores avaliar os critérios sugeridos na matriz AHP de forma a convalida-los ou não.

86. Sendo assim, caberá encaminhamento dos autos do processo correlato contendo este parecer técnico à SUINF para conhecimento e providências julgadas cabíveis.

[...] (grifos acrescentados)

3.62. Na análise dos autos 50500.076937/2009-30, algumas informações técnicas complementares ao histórico de alteração do traçado previsto originalmente no PER foram esclarecidas pela Surod, a saber:

- o traçado proposto pela Concessionária ALS através da Carta ALS/GEN/12120144 (fls. 96 - processo nº 50500.076937/2009-30), de 17/12/2012, é semelhante, ou seja, apresenta a mesma diretriz do traçado proposto no projeto executivo encaminhado ao DNIT em 25/04/2014, que por sua vez é coincidente com a alternativa 1 do EVTEA;
- a alternativa de traçado, posteriormente aceita pela ANTT, mediante Ofício nº 2.144/2012/GEINV/SUINF (fls. 127 - processo nº 50500.076937/2009-30), de 17/12/2012, previa a implantação de 2 (dois) túneis com extensão total aproximada de 2,5 km;

- no projeto funcional apresentado pela concessionária, mediante Carta ALS/GEN/13040153 (fls. 166 - processo nº 50500.076937/2009-30), de 15/4/2013, foram previstos 3 (três) túneis duplos com extensão total aproximada de 2,75 km;
- as obras referentes à Etapa 2 do Contorno (prolongamento pelo Norte), que tinham sido impostas pela Agência no momento da aceitação inicial do traçado alternativo proposto pela Concessionária, foram realizadas sem que houvesse um reequilíbrio contratual;
- a Concessionária conhecia a existência de ocupação da área do empreendimento no curso do traçado original do PER ao menos desde 10/1/2010 (conforme informações colhidas do Relatório do Acórdão nº 1.179/2016 - TCU - Plenário relativo ao processo TC 010.683/2013-5);
- a verba de desapropriação alocada no subitem 18.1 do cronograma financeiro do PER do Contrato de Concessão do Edital nº 003/2007 se esgotou no 7º ano de concessão (2014/2015).

3.63. De acordo com o Despacho Suinf (3364001), a melhor opção de traçado teria sido definida, primeiramente, por meio do Ofício nº 2144/GEINV/SUINF, de 17/12/2012, e posteriormente, mediante análise de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), apresentado pela concessionária em 22/11/2017, e cancelado pela área técnica no âmbito do processo administrativo nº 50500.076937/2009-30 (Parecer Técnico nº 0841/2018/GEENG/SUINF).

3.64. A unidade técnica relata que o projeto executivo do Trecho Sul A, entre o km 220+396 e o km 228+310, foi apresentado pela concessionária em 6/12/2018, e sua avaliação foi realizada com apoio da Universidade Federal de Santa Catarina, por intermédio do Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans), no âmbito do Termo de Execução Descentralizada (TED) nº 003/2018/ANTT, especificamente dentro do Objeto 2, cujo tema é a “análise de projetos do Contorno Sul de Florianópolis, no que tange à execução de túneis e ao seu retraçado (em termos orçamentários e de pertinência de técnicas escolhidas)”, conforme Portaria nº 98 de 03/4/2019.

3.65. Após a análise do projeto executivo pela LabTrans, os resultados foram apresentados no âmbito do processo SEI nº 50501.357767/2018-72, por meio da Nota Técnica nº 816/2020/GEENG/SUINF/DIR, de 2/3/2020, constando os valores cancelados pela LabTrans para as obras e serviços previsto na referida obra.

3.66. Conforme consta no Despacho Suinf (3364001), de acordo com o apresentado no Despacho Geeng SEI (2861079), o valor das obras apurado pelo LabTrans/UFSC no Relatório da Análise da 5ª Revisão do Projeto Executivo, considerando o valor consolidado dos riscos, juntamente aos demais itens considerados no orçamento das obras, resultam no valor total de R\$ 940.312.858,33 (novecentos e quarenta milhões, trezentos e doze mil, oitocentos e cinquenta e oito reais e trinta e três centavos), data base de janeiro de 2019. Neste valor, foram considerados o orçamento validado pela LabTrans/UFSC, bem como o orçamento de automação dos 3 (três) túneis apresentados pela Concessionária ALS.

3.67. É importante ressaltar também o acompanhamento feito por órgãos de controle externo, em especial, o Tribunal de Contas da União (TCU), ao longo de todo o processo. A Corte de Contas acompanha a execução do Contorno de Florianópolis, pelo menos, desde 2011 (TC 005.534/2011-9). Neste período, foram emitidos uma série de decisões pelo Plenário da Tribunal, com destaque para os Acórdãos 2954/2011, 3346/2012, 1043/2014, 2883/2015, 2078/2016 e 1366/2019. Neste último, destaca-se a determinação expedida no item 9.6, que exige da ANTT a apresentação de um Plano de Ação para garantir a implantação urgente da obra mais importante da concessão em tela - o Contorno de Florianópolis:

[...]

9.6. determinar à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT que encaminhe a este Tribunal, no prazo de 120 (cento e vinte) dias, plano de ação com especificação de todas as medidas a serem adotadas para se garantir a implementação urgente do Contorno Rodoviário de Florianópolis que é o principal investimento previsto no contrato de concessão para exploração das Rodovias BR-101/SC e BR-116/376/PR, no trecho entre Florianópolis e Curitiba

[...]

3.68. Feito esse breve histórico do Contorno de Florianópolis, passo a contemplar os principais pontos que merecem destaque na discussão desta Revisão Extraordinária.

Da análise do orçamento do Trecho Sul A do Contorno de Florianópolis

3.69. O trecho do Contorno de Florianópolis, objeto de reequilíbrio, é denominado Sul A, inicia-se no km 220+396,146 e segue até a interseção em desnível com a BR-282 no km 228+943,244, totalizando uma extensão de 8,547 km.

3.70. Este segmento teve o traçado, originalmente previsto no PER, alterado em virtude da ocupação urbana no município de Palhoça. Após ter novo Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) aprovado pela ANTT, foi então necessário desenvolver projeto para o referido trecho de rodovia duplicada, incluindo três túneis duplos e seis Obras de Arte Especiais (OAE).

3.71. Tendo em vista a complexidade e a materialidade do investimento, a ANTT, em 2018, firmou parceria com a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), celebrando Termo de Execução Descentralizada (Objeto 2 do TED nº003/2018/ANTT), para análise do projeto executivo do Trecho Sul A.

3.72. Em 17 de dezembro de 2018, a Concessionária apresentou à ANTT a Carta ALS/GEN/18119721, revisando o orçamento da obra, adequando-o ao novo Sistema de Custos Referenciais de Obras – Sicro do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Dnit, e chegando ao valor de R\$ 1.614.0056.416,07 (maio/2018), acrescentando ao orçamento os custos administrativos de 6,24%.

3.73. Diante disso, por meio do Memorando nº 030/2019/GEFIR/SUINF, de 21/1/2019, a Gefir propôs à então Suinf o encaminhamento das seguintes sugestões à Diretoria Colegiada:

[...]

28. Conforme citado no parágrafo 6, a Concessionária solicita, com base nos estudos já realizados, e nos orçamentos apresentados, e em análise nesta Agência, para que sejam inseridos no Cronograma Físico Financeiro o investimento de valor de R\$ 1.614.056.416,07 (maio/2018) para ser executado ao longo dos anos de 2019, 2020 e 2021.

29. No entanto, com base nos dispositivos regulamentares citados acima, somente após a análise e aprovação do projeto executivo, este investimento poderia ser incluído em futura revisão.

30. E, com base nas informações que detemos, a análise do projeto não estará concluída a tempo para o investimento ser incluído na 13ª Revisão Extraordinária.

31. Ocorre que, em maio de 2018, realizou-se a primeira reunião do Fórum Parlamentar de Santa Catarina, com a participação da ANTT e ALS. Dentre os resultados daquela reunião ficou o compromisso público de se construir um caminho conjunto entre os envolvidos para que fosse viável o início das obras o mais breve possível.

32. Ficou então definido que seria apresentado um cronograma de obras factível que apontasse a conclusão do Contorno de Florianópolis.

33. Em junho de 2018, a ANTT e ALS assumiram o compromisso público de encerrar as obras do Contorno de Florianópolis até dezembro de 2021. Para isso, foram estabelecidas atividades que deveriam ser atendidas pelos envolvidos, inclusive com o apoio do Fórum Parlamentar nas ações entre instituições públicas.

[...]

35. Considerando as alegações que a Concessionária expõe sobre a necessidade de incluir o novo investimento referente à variação do traçado na 13ª Revisão Extraordinária, in verbis:

[...]

36. Considerando ainda, os compromissos assumidos por esta Agência perante o Fórum Parlamentar, em 17/12/2018, e o relevante impacto social e econômico da conclusão do Contorno de Florianópolis, não só para o estado de Santa Catarina, mas para Região Sul como um todo.

37. Sugerimos consultar a Diretoria Colegiada sobre a oportunidade e conveniência de, extraordinariamente, autorizar a inclusão deste investimento de forma parcial, alocando inicialmente 25% do valor estimado para a obra ainda no ano de 2019, da seguinte forma:

[...]

39. Ademais, informamos que o valor final do orçamento da referida obra será determinado ainda em 2019, no âmbito do Termo de Execução Descentralizada “TED” com a Universidade de Santa Catarina com o objetivo de obter apoio técnico especializado na análise de projetos de engenharia e infraestrutura rodoviária, por meio do TED nº 03/2018/ANTT, de 5 de dezembro 2018. Não se pode esquecer que a obra é de grande complexidade, principalmente pela existência de 3 túneis.

40. Assim, de conhecimento do valor final, sugere-se a celebração de Termo Aditivo ao Contrato de Concessão nº 003/2007, na forma do marco regulatório vigente, com vistas a consagrar a forma de remuneração do referido investimento em 4 parcelas, correspondendo a 1ª a 25% do total (adiantados para início das obras em janeiro/2019); a 2ª e 3ª) correspondentes a 33% e 32%, pagas nos anos de 2020 e 2021 respectivamente; e, a 4ª) equivalente a 10%, paga ao final da obra em 2022.

[...] (grifos acrescentados)

3.74. O Superintendente, no dia seguinte, encaminhou o referido documento ao Chefe de Gabinete do Diretor-Geral, por meio do Memorando nº 033/2019/SUINF, acrescentando que:

[...]

3. É essencial destacar que a incompatibilidade do traçado com a mancha urbana é apenas em uma parte de toda a extensão do Contorno de Florianópolis, portanto deve destacar que não se trata de inclusão de novo investimento. Na verdade, é a adequação de traçado de trecho existente devido à motivo não gerenciável pela Concessionária.

4. Deve-se destacar que a execução desse novo traçado não é uma opção, pois se esta situação não for resolvida todo o Contorno torna-se inútil e sem funcionalidade. Portanto, nota-se a relevância e urgência de solucionar essa variação de traçado.

5. A conclusão deste contorno é de alto benefício tanto para os usuários da BR-101 quanto todo o estado de Santa Catarina, esta é a obra de maior relevância para a infraestrutura logística de transportes de SC. Visto o grande apelo social, a ANTT foi convocada pelo Fórum Parlamentar para explicar toda a situação do Contorno de Florianópolis, inclusive sobre a variação de traçado ora em voga.

6. Não se pode esquecer que esta variação de traçado é de altíssima complexidade de engenharia, principalmente pela existência de 3 túneis. [...]

[...]

8. Outro ponto relevante é questionar a esta Nobre Diretoria sobre a possibilidade de realizar aprovações fracionadas do projeto executivo devido à urgência e exigência da sociedade sobre o início e avanço das obras.

[...]

10. Ressalte-se ainda, que após a aprovação efetiva do projeto, e do valor definitivo do orçamento do mesmo, será ajustado o valor da 2ª parcela, de modo a não ultrapassar 57% na soma dos percentuais da 1ª e 2ª parcela.

[...]

3.75. No dia 24/1/2019, o Gabinete emitiu o Memorando nº 007/2019/GAB, informando à então Suinf o seguinte:

[...]

1. ... a Diretoria Colegiada, ao conhecer a matéria, na reunião realizada no dia 22/01/2019, decidiu determinar que a SUINF elabore o Termo Aditivo proposto no referido Memorando, com a máxima urgência, a fim de dar prosseguimento ao processo para execução da obra, considerando os compromissos assumidos por parte desta Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT perante o Fórum Parlamentar e a sociedade Catarinense, em 17/12/2018, bem como o relevante impacto social e econômico do referido investimento para o Estado de Santa Catarina e toda Região Sul do Brasil.

2. Nesse sentido, a fim de viabilizar a tempestiva aprovação, solicita-se à Suinf elaborar Termo Aditivo, considerando o impacto proposto no referido Memorando, de modo a refletir sobre o processo de Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio em curso.

[...] (grifos acrescentados)

3.76. No dia 25/1/2019, foi enviado à concessionária o Ofício nº 019/2019/SUINF, solicitando que fosse elaborada conjuntamente com a Suinf uma minuta de Termo Aditivo, em conformidade com as especificações do Memorando nº 033/2019/SUINF, a fim de viabilizar o atendimento dos compromissos assumidos perante o Fórum Parlamentar e a sociedade de Santa Catarina. Além disso, que fosse encaminhada Carta à ANTT, firmando compromisso expresso “de que no caso de qualquer possibilidade de valores maiores de R\$ 1.614.056.416,07, referente ao orçamento da obra em questão, estes valores serão de exclusiva responsabilidade da concessionária”.

3.77. Dessa forma, ainda em janeiro de 2019, os trabalhos do LabTrans foram iniciados, conforme descrito no Relatório da Análise da 5ª Revisão do Projeto Executivo (SEI nº 2598787), e tiveram como objetivo:

[...] verificar a integração entre as disciplinas, se as soluções adotadas atendem às normas técnicas pertinentes, se apresentam o detalhamento necessário para sua quantificação e orçamentação, e ainda se estão justificadas do ponto de vista técnico-econômico.

[...]

Conforme metodologia proposta, as avaliações dos projetos executivos e orçamento do Trecho Sul do Contorno de Florianópolis, bem como do projeto do Túnel 4 do Trecho Intermediário, foram realizadas em três etapas básicas, quais sejam:

- Análise documental: Os documentos de projetos fornecidos pela SUINF/ANTT foram avaliados para verificar sua adequação, coerência e eventuais necessidade de complementação, visando identificar se o elenco de requisitos e produtos apresentados contemplam toda a abrangência do empreendimento e se estão adequados às normas e diretrizes relacionadas.

- Análise técnica e de quantidades: Foram avaliadas as soluções apresentadas, verificando a integração e compatibilização entre as diversas disciplinas e ainda, se apresentam adequado nível de precisão em termos de requisitos qualitativos e quantitativos, assegurando que as soluções adotadas atendam a normalização, conceitos e preceitos pertinentes integrantes do acervo da técnica rodoviária vigentes no momento da elaboração dos projetos.

- Análise do orçamento: Foram conferidas as quantidades apresentadas no orçamento, verificando se são coerentes com as soluções técnicas adotadas.

[...] (grifos acrescentados)

3.78. Ao longo de mais de 1 (um) ano de trabalho, realizadas dezenas de reuniões envolvendo profissionais da ANTT, da UFSC, da Arteris, da SNTT, do DNIT, da EPL, do TCU e consultores e especialistas contratados, foram produzidos 4 (quatro) relatórios com análises do projeto, de forma que o orçamento, estimado inicialmente pela concessionária em aproximadamente R\$ 1,61 bilhões, foi ajustado para cerca de R\$ 940 milhões (redução de 42%).

3.79. Destaca-se que, do orçamento considerado nesta Revisão Extraordinária, foi descontado o valor de proximamente R\$ 71 milhões, relacionados ao custo da obra originalmente prevista no PER, conforme destaca a Nota Técnica 878/2020/GEFIR/SUINF/DIR (SEI 2886149):

[...]

Faz-se ainda necessário a exclusão no referido orçamento, dos valores relacionados ao custo da obra originalmente prevista no PER no trecho paralelo ao seguimento do Trecho Sul-A do Contorno de Florianópolis. Para tanto o LabTrans/UFSC apresentou metodologia específica para definir qual o valor adequado a ser excluído do orçamento do trecho Sul-A considerando o projeto executivo original do DNIT para o antigo trecho do Contorno de Florianópolis.

As premissas e definições consideradas no custo do valor da obra que deveria ter sido executada originalmente no PER, estão contidas no “Relatório de Atualização do Orçamento do Projeto do Contorno de Florianópolis – DNIT 1999 (Preliminar)” – Documento SEI (2880167). De acordo com o referido Relatório, restou comprovada que o valor da obra prevista originalmente do PER para uma extensão de 5,07 km de rodovia seria de R\$ 70.728.439,69 (setenta milhões, setecentos e vinte e oito mil, quatrocentos e trinta e nove reais e sessenta centavos – data base janeiro de 2019).

[...] (grifos originais)

3.80. Ademais, o pronunciamento da Gerência de Engenharia e Meio Ambiente de Rodovias (GEENG) da Surod (SEI 3832838), em 29/7/2020, fez análise detalhada de importantes elementos do orçamento: (i) administração local, instalação de canteiro, mobilização e desmobilização; (ii) supervisão de

obras; (iii) projeto executivo, (iv) compensação ambiental; (v) risco; e (vi) custos administrativos.

3.81. **Verifico, portanto, considerando o que consta dos autos, que o orçamento do Trecho Sul A foi exaustivamente analisado e debatido, em um processo que envolveu ampla gama de profissionais de diversas instituições, e revela-se adequado para embasara a presente Revisão Extraordinária.**

3.82. Importante, por fim, ressaltar que os valores referentes aos sistemas de automação dos túneis ainda poderão ser alterados no futuro, em função de a revisão dos projetos estar em andamento pela ANTT e UFSC, de forma que foi considerado um valor limite no orçamento, como explicado pela Surod na Nota Técnica 3409/2020/GEFIR/SUROD/DIR (SEI 3834351):

[...]

Sobre a recomendação contida no parágrafo 167 do Parecer, a respeito da necessidade de aprovação prévia dos projetos de automação dos túneis, esta unidade técnica entendeu pela inviabilidade de acolhimento das duas soluções prioritárias propostas pela Procuradoria, para resguardar-se juridicamente adotando a terceira solução.

A primeira solução jurídica sugerida, consistente no pedido ao juízo para que estenda o prazo de conclusão do processo “de forma a permitir uma prévia aprovação do projeto” contradiz com o argumento da emergencialidade para se processar a revisão e iniciar a execução da obra. Os elementos contidos nos autos e o juízo técnico desta Superintendência não condizem com uma solução que demande maior espera para a deliberação da revisão.

A segunda solução jurídica proposta pela Procuradoria, pela qual se prevê a inserção do serviço de automação dos túneis em revisão contratual futura, tampouco atende à regulamentação da ANTT e colocaria a Agência em condição de negociação mais frágil. Já com a obra dos túneis em curso, aprovada em revisão anterior, a concessionária teria alto poder de barganha para impor uma solução tecnológica que lhe fosse economicamente mais vantajosa, sem que a ANTT tivesse mecanismos para aferir a justeza da solução técnica e seu valor. O momento atual de revisão permite que as partes negociem o empreendimento como um todo, em igualdade de condições.

Deste modo, resta-nos atender à recomendação da Procuradoria em sua terceira alternativa. No bojo do Processo nº 50500.048445/2020-60, tramita a minuta de termo aditivo que alterará o PER para incluir o novo traçado do Contorno de Florianópolis. No documento, restou consignado que o valor do projeto de automação dos túneis apresentado pela concessionária seria considerado como limite máximo (valor-teto), reduzindo o risco regulatório de este não ter sido tempestivamente aprovado. Este é o teor das cláusulas do aditivo, que definem as regras de remuneração dos serviços de automação:

“2.1.2 O valor determinado na subcláusula 2.1 poderá ser alterado a menor em função da conclusão da análise do Projeto Executivo de Automação, Sistemas Elétricos e ITS (Intelligent Transportation Systems), apresentado em 18/12/2019 (mediante Carta ALS/CTF/19120601), nos autos nº 50501.357767/2018-72, considerando o valor teto de R\$ 92.994.356,18 (noventa e dois milhões novecentos e noventa e quatro mil trezentos e cinquenta e seis reais e dezoito centavos), em julho/2007, para este projeto.

2.1.3 O valor teto de que trata a subcláusula 2.1.2 não se aplica caso a ANTT aprove projeto executivo distinto, situação em que a recomposição do equilíbrio econômico financeiro do contrato deverá ser efetivada em TERMO ADITIVO específico.”

Ademais, a autorização para início da implementação dos investimentos de automação e ITS será dada apenas quando já aprovado o respectivo projeto executivo, nos termos da Resolução nº 1.187/2005 da ANTT.

[...]

3.83. Tendo em vista a urgência do início das obras do Trecho Sul A e o prazo estimado para aprovação dos projetos de automação, **entendo que a proposta da área técnica da ANTT deve ser acolhida, estabelecendo um valor limite para o orçamento do projeto, nos moldes da minuta de termo aditivo proposta.**

Enquadramento da alteração contratual em revisão extraordinária

3.84. Outro ponto discutido nos autos está relacionado à possibilidade de considerar os impactos da alteração de traçado do Contorno – Trecho Sul A – como hipótese ensejadora de revisão extraordinária, com consequente reequilíbrio econômico financeiro do contrato.

3.85. A área técnica da ANTT (SEI 3364001) fundamenta a inserção dos novos investimentos em fato da Administração que teria decorrido de alteração do traçado original, provocado pelo adensamento populacional na área do município de Palhoça, bem como destaca o caráter emergencial da obra, exigindo, dessa forma, o reequilíbrio econômico-financeiro da concessão, em conformidade com o item 6.41 do Contrato. Considero oportuno transcrever excerto do documento produzido pela Surod:

[...]

Em 14/02/2008 foi assinado o Contrato de Concessão do Edital 007/2008 entre a ANTT e a Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, tem como uma das suas obrigações contratuais a execução do contorno rodoviário na região da grande Florianópolis/SC. A obrigação está descrita no item 5.1.4 do Programa de Exploração da Rodovia, em que foi previsto a execução de um Contorno em pista dupla na região metropolitana de Florianópolis, com extensão estimada de 47,33 km.

No entanto, durante a definição do traçado do contorno da obra prevista no PER, foram identificados elementos fáticos que impediam a execução da obra conforme traçado definido no projeto original elaborado pelo DNER.

De acordo com o Ofício nº 2144/GEINV/SUINF, de 17/12/2012, o projeto original do DNER foi elaborado (1999) a região localizada entre o morro da Pedra Branca e as proximidades do rio Cubatão na BR-101/SC apresentava uma ocupação rarefeita. A população de Palhoça cresceu cerca de 70% entre os censos de 1996 e 2010, conforme dados do IBGE, e continua em ritmo acelerado de crescimento nos dias de hoje.

A área do município de Palhoça por onde passava o traçado original do DNER era a que apresentava maiores condições de ser ocupada e foi nesta que houve maior crescimento habitacional com a implantação de vários loteamentos e condomínios residenciais, dentre eles pode-se citar os seguintes:

- Condomínio Pedra Branca;
- Bairro Madrid;
- Loteamento Residencial Rodobens;
- Loteamento jardins.

Além desses bairros residenciais que em sua maioria surgiram na última década, o “traçado original do DNER” passou a interferir com acesso à Gruta de Nossa Senhora de Fátima, acesso localizado em região muito íngreme, dificultando sobremaneira a manutenção do mesmo. O traçado interferia ainda com a Penitenciária Agrícola localizada próxima ao rio Passa Vinte.

De forma preliminar, por meio do Ofício nº 2144/GEINV/SUINF, a GEINV definiu a melhor opção de traçado entre as disponíveis naquele momento:

“Analisando as três opções possíveis, e tendo em vista que: esta última opção é a que menos impacta nas comunidades lindeiras já instaladas; minimiza os transtornos e remoções de famílias; representa maior atratividade de tráfego para o Contorno; encontra com a BR-101/SC na mesma região prevista pelo antigo projeto do DNER; além de preservar uma área de crescimento no Município de Palhoça/SC, entre o Contorno de IM Florianópolis e a BR-101/SC, a ANTT informa a Não Objeção ao Traçado do Contorno de Florianópolis Trecho Sul - entre km 222 +300 (subtrecho 4) e km 220+000 (PNV2007) da BR-101/SC - “Traçado Otimizado contornando pela direita do loteamento São Sebastião”, encaminhado pela carta ALS/GEN/12120144, de 17.12.2012.”

Posteriormente, em vistas de garantir a definição do melhor traçado para a execução do empreendimento, por meio do Ofício nº 169/2017/SUINF, de 12/04/2017, a Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária solicitou à Concessionária a apresentação de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), do Trecho Sul A do Contorno de Florianópolis, entre o km 222+300 (subtrecho 4) e a BR-282/SC. Por meio da Carta ALS/CTF/17110788, de 22/11/2017, a Concessionária apresentou o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) solicitado pela SUINF.

Após ampla discussão técnica da ANTT e a Concessionária no âmbito do processo administrativo nº 50500.076937/2009-30, por meio do Parecer Técnico nº 0841/2018/GEENG/SUINF, aquela Gerência indicou que após análise do EVTEA proposto pela Concessionária não foi demonstrado outra alternativa viável do ponto de vista técnico comparada à alternativa 01 discutida no âmbito do EVTEA.

Nessa esteira, por meio da Carta ALS/CTF/18119721, de 06 de dezembro de 2018, a Concessionária Litoral Sul apresentou o projeto executivo do Trecho Sul A, entre o km 220+396 e o km 228+310, contendo todas as obras previstas para a execução do traçado aprovado.

Resta claro que os fatos dispostos acima demonstra que a alteração do traçado original do PER causou um Fato da Administração, visto que o motivo decorreu da ocupação por condomínios residenciais na região do município de Palhoça/SC em que estava prevista inicialmente a passagem da diretriz do Contorno previsto

originalmente pelo DNIT.

Considerando que é responsabilidade de órgãos locais ordenar a ocupação do seu território, inclusive autorizando a implantação de novos empreendimentos residenciais, denota-se claramente a interferência do Estado como fator preponderante na impossibilidade de se executar o traçado da obra originalmente previsto pelo DNIT, configurando-se assim, o Fato da Administração.

Eclarecemos ainda que a execução da obra do contorno do Trecho Sul-A está configurado como obra emergencial, visto tratar-se de obra indispensável para a conclusão do Contorno atualmente em execução pela Concessionária.

Deve-se observar que, conforme consta do processo nº 50500.076937/2009-30, tanto o trecho anterior quanto o trecho posterior ao segmento designado pela SUINF para elaboração do EVTEA são considerados como investimentos previstos contratualmente, havendo inclusive trechos já em obras, o que caracteriza também o caráter emergencial da execução do trecho Sul-A da obra do Contorno, tendo em vista que não faz sentido essa obra ficar interrompida aguardando-se a eventual inclusão da mesma por meio do processo de revisão quinquenal do contrato de concessão.

Outro aspecto que demonstra o caráter emergencial da presente obra evidencia-se no nível crítico de serviço apresentado no trecho atual da rodovia na região metropolitana de Florianópolis, seguimento rodoviário que será imediatamente impactado positivamente com a execução integral do Contorno de Florianópolis.

Face ao exposto acima, decorreu a necessidade da ANTT, por meio de Revisão Extraordinária, proceder com o **devido reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão para viabilizar a conclusão do Contorno de Florianópolis/SC, em conformidade com o item 6.41 do Contrato de Concessão** que demonstra que Fato da Administração é uma das hipóteses de revisão extraordinária no referido contrato de concessão. Dessa forma, para a realização da revisão extraordinária se fez necessário a análise pormenorizada do projeto executivo apresentado pela Concessionária para definição do valor financeiro adequado a ser reequilibrado.

[...] (grifos acrescentados)

3.86. A Procuradoria, em minudente análise no Parecer 00216/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, apesar de discordar do enquadramento do caso como fato da Administração, entende que é cabível o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, independente de um juízo de culpa exclusiva ou concorrente da concessionária. Mais uma vez, toma a liberdade de transcrever excerto do referido parecer:

[...]

140. Mesmo considerando, frise-se, que a alteração de traçado do Contorno de Florianópolis não decorreu de um Fato da Administração, estamos aqui partindo do pressuposto de que esse novo traçado foi aceito e adotado por esta Agência como a **única opção atualmente viável de execução da obra**. Também foi expressamente admitido por esta Agência que o traçado original do PER não mais atende à finalidade de interesse público dessa obra viária, que é melhorar a fluidez e a segurança do trânsito para usuários da rodovia, desviando-se do tráfego local.

141. Partindo-se dessa premissa, nos afastamos de uma análise de culpa da concessionária ou de previsibilidade de eventos que desencadearam a necessidade de alteração do traçado do Contorno de Florianópolis para nos atermos à informação técnica prestada pela SUOD no sentido de que o **Trecho Sul A provoca um acréscimo desproporcional de encargos no PER, que não haviam e não poderiam ter sido estimados no momento do procedimento licitatório**.

142. O art. 20 da Lei de Introdução ao Direito Brasileiro - LINDB nos alerta para a necessidade de serem consideradas as consequências práticas da decisão, contemplando-se na motivação do ato administrativo a necessidade e a adequação da medida imposta, em face das possíveis alternativas.

143. O art. 21 da LINDB estabelece, por sua vez, que a decretação de invalidação de ato, contrato, ajuste, processo ou norma administrativa deverá indicar as consequências jurídicas e administrativas e ainda as *“condições para que a regularização ocorra de modo **proporcional e equânime** e sem prejuízo aos interesses gerais, não se podendo impor aos sujeitos atingidos ônus ou perdas que, em função das peculiaridades do caso, **sejam anormais ou excessivos**”* (grifamos).

144. Do art. 22 da LINDB destacamos dois comandos relevantes para o caso em apreço: na interpretação de normas sobre gestão pública, devem ser considerados os obstáculos e as dificuldades reais do gestor e as exigências das políticas públicas a seu cargo, sem prejuízo dos direitos dos administrados (art. 22, 'caput'); na decisão sobre regularidade de conduta ou validade de ato, contrato, ajuste, processo ou norma administrativa, serão consideradas as circunstâncias práticas que houverem imposto, limitado ou condicionado a ação do agente (art. 22, § 1º).

145. E, por último, destaca-se o art. 26 da LINDB, que prevê a possibilidade de celebração de compromisso com interessados visando à eliminação de irregularidade, incerteza jurídica ou situação contenciosa na aplicação do direito público, compromisso esse que deverá prever uma *“solução jurídica **proporcional, equânime, eficiente e compatível com os interesses gerais**”* (grifamos).

146. Dadas as informações depreendidas dos presentes autos, para além de uma alteração de OAE inicialmente prevista no PER para o Contorno de Florianópolis, o novo traçado provocou a necessidade de inclusão de novas OAE's que não eram inicialmente previstas. Ao que foi alegado pela SUOD, e diante de todo histórico do processo e de conflitos inclusive judiciais a respeito da conclusão dessa obra, impor à concessionária, nesse momento, que o novo traçado seja executado, poderia trazer consequências ainda mais prejudiciais para os usuários da rodovia, eis que a concessionária poderia se recusar a arcar com custos considerados extremamente desproporcionais comparativamente com aqueles considerados em sua proposta comercial.

147. Nesse caso, o contrato de concessão poderia caminhar para uma caducidade, com a consequente devolução da obra do Contorno de Florianópolis para o DNIT, considerando ainda que as obras do Contorno de Florianópolis já executadas poderiam perder sua utilidade, e ainda haveria um longo caminho de disputa judicial acerca de culpabilidade pela inexecução contratual e pelo valor de indenização a ser considerado.

148. Do que consta nos autos, a consequência de uma decisão administrativa pela incidência do item 17.33 do contrato de concessão ao caso, poderia, em síntese, comprometer a execução como um todo da obra do Contorno de Florianópolis, obra esta aclamada pelos usuários da rodovia e que está inserida no objeto da Ação Civil Pública nº 5002932-88.2019.4.04.7200/SC.

149. Assim, sem pretendermos alcançar uma análise jurídica ampla e abstrata quanto ao item 17.33 do contrato, seja para outros pleitos de revisão tarifária que possam ser formulados no bojo desse mesmo contrato de concessão ou para a sua aplicação a outros contratos de concessão que tenham essa mesma disposição contratual, entendendo possível - **novamente diante das peculiaridades do caso concreto, (prévia aceitação de novo traçado por essa Agência, uma posterior confirmação desse novo traçado em sede de EVTEA, a aprovação do projeto executivo com auxílio do Labtrans, a necessidade de solucionar um litígio judicial com prazo pré fixado)** - que prevaleça a regra geral de recomposição de equilíbrio disposta no item 6.37, 'b', do contrato de concessão.

150. Em conclusão desse tópico, entendo, pois, pela legitimidade de se adotar ao caso a regulamentação vigente nesta Agência para novos investimentos previstos na Resolução ANTT nº 3.651, de 2011, sobretudo em seu art. 3º, § 3º, II, c/c § 4º e 5º, em contraponto à metodologia de reequilíbrio prevista de forma específica no item 17.33 do contrato de concessão.

[...] (grifos originais)

3.87. Esse ponto também foi ressaltado pelo Diretor Weber Cilioni, em Despacho DWE (SEI 3824319), no qual afirma que:

[...]

Perante o exposto, mostra-se frágil imputarmos como motivação principal para inclusão do investimento item III.D.2. o **fato da administração** tal qual elencado nos parágrafos 59, 60 e 61, principalmente porque a primeira proposta de alteração do traçado, como acima exposto, partiu da própria Concessionária.

Da mesma forma, não podemos confundir a **necessidade** ou **essencialidade** de se tornar um trecho rodoviário funcional, integralmente concluído e operacional, com a **emergencialidade** alegada nos parágrafos 62 e 63 para a inclusão de determinadas obras ou segmentos fora dos marcos regulatórios vigentes.

O **nível de serviço crítico** supostamente imposto ao usuário deste trecho, trazido no parágrafo 64, não condiciona de forma direta e imediata a Administração ou mesmo a Concessionária a realização de obras de aumento de capacidade, eis que melhorias na operação de tráfego da rodovia podem, eventualmente, ser capazes de mitigar ou mesmo eliminar eventuais pontos de retenção restabelecendo o nível de serviço. Ainda que tal fator, por si só, fosse passível de análise como motivação, destacamos não haver qualquer levantamento técnico que corrobore a inadequada condição operacional.

No que tange ao parágrafo 65, a PF-ANTT afasta o caráter de emergencialidade atribuída pela área técnica a Ação Civil Pública nº 5002982-88.2019.404.7200 ou a qualquer outro processo judicial.

Desta forma mostra-se que as argumentações trazidas como pilares para inclusão desse investimento de forma excepcional, ou seja, fora de um procedimento de revisão quinquenal nos moldes do estabelecido pela Resolução ANTT nº 5.859, mostra-se extremamente frágil e desprovida de mínima fundamentação técnica, buscando sustentação em princípios jurídicos, *à priori*, não aplicáveis ao caso concreto.

[...] (grifos originais)

3.88. A Surod, em sua última manifestação técnica nos autos - Nota Técnica SEI nº 3409/2020/GEFIR/SUROD/DIR (SEI 3834351), defende de forma motivada sua posição de que “diversas externalidades levaram à necessidade imperativa de alteração de traçado do Contorno de Florianópolis, a configurar o que se classificou por fato da Administração”, assim como traz os elementos que caracterizem o caráter emergencial da obra.

3.89. Com todas as vênias devidas à opinião do Diretor que já se manifestou nos autos, entendo, em consonância com o defendido pela Surod e pela PF-ANTT (mesmo que invocando motivações distintas), que resta mais que demonstrado a adequação e a necessidade de se reequilibrar o contrato neste processo de revisão extraordinária.

3.90. Em primeiro lugar, verifico que a discussão jurídica sobre a caracterização da situação como fato da Administração é irrelevante para a tomada de decisão da Diretoria Colegiada. Ora, se por um lado, há elementos fáticos que demonstram claramente que o novo traçado decorreu de fatos alheios ao domínio das partes, tanto pela complexidade do licenciamento ambiental e a ocupação da região pelos condomínios residenciais, por outro lado, há respaldo jurídico para prosseguimento da presente revisão extraordinária, independentemente da formação do juízo de culpabilidade pela alteração contratual, nos termos sustentados pela Procuradoria.

3.91. Em segundo lugar, no que tange ao caráter emergencial da conclusão do Contorno de Florianópolis, parece-me que se trata de fato notório, consensuado entre o corpo técnico e diretivo desta Agência há anos, reiterado inclusive pelo TCU na determinação expedida no item 9.6. do Acórdão 1.366/2019-Plenário:

[...]

9.6. determinar à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT que encaminhe a este Tribunal, no prazo de 120 (cento e vinte) dias, plano de ação com especificação de todas as medidas a serem adotadas para se garantir a implementação urgente do Contorno Rodoviário de Florianópolis que é o principal investimento previsto no contrato de concessão para exploração das Rodovias BR-101/SC e BR-116/376/PR, no trecho entre Florianópolis e Curitiba.

[...] (grifos acrescentados)

3.92. Além disso, foi demonstrado pela Surod, na recente Nota Técnica 3409/2020/GEFIR/SUROD/DIR (SEI 3834351), que a emergencialidade da execução das obras é evidente e está configurada em diversas notas técnicas e pareceres ao longo do processo, seja (i) pelo longo tempo de atraso na conclusão da obrigação contratual (8 anos), seja (ii) pelo atual estágio de evolução das obras de outros segmentos do Contorno, que dependem do Trecho Sul A para ter utilidade ao usuário, seja (iii) pelo crítico nível de serviço oferecido aos pagadores de pedágio pela rodovia, que não será equacionado sem a conclusão desses investimentos.

3.93. Especificamente sobre os fatos que justificaram a alteração do traçado em comento, ainda acrescento que, às fls. 90/91, do processo físico (SEI 50500.076937/2009-30), tem-se que a Concessionária já sinalizava, em 30/10/2012, as dificuldades no âmbito do licenciamento ambiental de viabilidade do traçado constante inicialmente do PER quanto ao projeto do Trecho Sul do Contorno de Florianópolis, consoante o seguinte:

[...]

Como é de conhecimento da Agência, nas audiências públicas referentes ao licenciamento ambiental da obra do Contorno de Florianópolis, foram acordadas com o Órgão Ambiental e a população, relevantes mudanças no traçado inicialmente previsto para a referida via.

Primeiramente, foi firmado o compromisso público de que o sub-trecho 01, que teria início no km 195 da BR 101/SC não será executado pela Concessionária, passando o Contorno a ter início próximo ao km 175 da mesma Rodovia.

Já com relação aos sub-trechos 04 e 05, que seriam implantados em áreas pertencentes ao município de Palhoça, fixou-se o compromisso público, em atenção ao pleito popular exposto em audiência, para a realização de estudo de viabilidade, a fim de que o traçado do Contorno se estenda até o km 226 da I3R 101/SC.

[...]

3.94. Como também, como bem analisado de forma pormenorizada nos itens 38 a 46 do Parecer 00216/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, foi a partir das dificuldades de manutenção do traçado inicial do PER *sob aspectos do licenciamento ambiental* – não uma liberalidade da Concessionária -, que se justificaram a aprovação do Projeto Funcional com os encaminhamentos do Projeto Executivo das obras do Trecho Sul do Contorno de Florianópolis, a demandar, no presente caso, a inclusão de novos investimentos sob novo traçado.

3.95. Sobre isso, cabe considerar que, no âmbito do procedimento de licenciamento ambiental, o órgão licenciador não se vincula a uma única alternativa locacional de um empreendimento, de modo que devem ser comparadas alternativas que, à luz dos respectivos impactos ambientais, positivos e negativos, poderão apontar para *a melhor alternativa locacional*. Nesse sentido, inclusive, o empreendedor deve apresentar no Estudo de Impacto Ambiental (EIA) essas alternativas a fim de ser definida a melhor localização do empreendimento e/ou do traçado de obras lineares, cuja viabilidade ambiental será objeto da decisão do órgão licenciador, ponderados os diversos impactos ambientais sob meios de diversas naturezas, como físico, biológico e de ecossistemas naturais e os socioeconômicos.

3.96. A Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) nº 01/86, que disciplina o conteúdo do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo relatório (EIA/RIMA) para fins de obtenção de licença ambiental, orienta pela análise de diversas alternativas dos projetos sujeitos ao licenciamento ambiental, conforme diretrizes a atividades técnicas mínimas a serem apresentadas pelo empreendedor:

Artigo 5º - O estudo de impacto ambiental, além de atender à legislação, em especial os princípios e objetivos expressos na Lei de Política Nacional do Meio Ambiente, obedecerá às seguintes diretrizes gerais:

I - Contemplar todas as alternativas tecnológicas e de localização de projeto, confrontando-as com a hipótese de não execução do projeto;

II - Identificar e avaliar sistematicamente os impactos ambientais gerados nas fases de implantação e operação da atividade ;

III - Definir os limites da área geográfica a ser direta ou indiretamente afetada pelos impactos, denominada área de influência do projeto, considerando, em todos os casos, a bacia hidrográfica na qual se localiza;

IV - Considerar os planos e programas governamentais, propostos e em implantação na área de influência do projeto, e sua compatibilidade.

Artigo 6º - O estudo de impacto ambiental desenvolverá, no mínimo, as seguintes atividades técnicas:

I - Diagnóstico ambiental da área de influência do projeto completa descrição e análise dos recursos ambientais e suas interações, tal como existem, de modo a caracterizar a situação ambiental da área, antes da implantação do projeto, considerando:

a) *o meio físico* - o subsolo, as águas, o ar e o clima, destacando os recursos minerais, a topografia, os tipos e aptidões do solo, os corpos d'água, o regime hidrológico, as correntes marinhas, as correntes atmosféricas;

b) *o meio biológico e os ecossistemas naturais* - a fauna e a flora, destacando as espécies indicadoras da qualidade ambiental, de valor científico e econômico, raras e ameaçadas de extinção e as áreas de preservação permanente;

c) *o meio sócio-econômico* - o uso e ocupação do solo, os usos da água e a *sócio-economia*, destacando os sítios e monumentos arqueológicos, históricos e culturais da comunidade, as relações de dependência entre a sociedade local, os recursos ambientais e a potencial utilização futura desses recursos.

II - Análise dos impactos ambientais do projeto e de suas alternativas, através de identificação, previsão da magnitude e interpretação da importância dos prováveis impactos relevantes, discriminando: os impactos positivos e negativos (benéficos e adversos), diretos e indiretos, imediatos e a médio e longo prazos, temporários e permanentes; seu grau de reversibilidade; suas propriedades cumulativas e sinérgicas; a distribuição dos ônus e benefícios sociais.

[...] (grifos acrescentados)

3.97. Logo, deve-se compreender que alterações de traçados de rodovias sob orientações e decisões do órgão ambiental licenciador, motivadas em análise técnica do respectivo estudo ambiental, é algo inerente à complexidade dos diversos controles estatais incidentes sobre um empreendimento.

3.98. Nesse aspecto, então, não se pode inferir qualquer irregularidade no fato de a Concessionária ter apresentado, diante de fatos ocorridos e dos atos no âmbito do licenciamento ambiental, a proposta motivada de alteração do traçado inicialmente previsto no PER, sem prejuízo da correspondente autorização

pela ANTT. Tal alteração indicada do Projeto Funcional do Trecho Sul do Contorno de Florianópolis, inclusive, restou acatada pela área técnica da ANTT, no RELATÓRIO DE ANÁLISE DE PROJETO N90875/2013, de 19/04/2013, que solicitou a apresentação do Projeto Executivo para prosseguimento das providências no âmbito da gestão da Concessão (fls.174 do processo 50500.076937/2009-30). Nesse sentido, portanto, restou tecnicamente demonstrado que não se tratou de mera liberalidade da Concessionária a necessidade técnica e ambiental de alteração do traçado.

3.99. Destarte, **entendo que resta plenamente configurada a hipótese de revisão extraordinária prevista no art. 2º-A da Resolução ANTT nº 675/2004, devendo o reequilíbrio se dar mediante Fluxo de Caixa Marginal nos termos dos §§4º e 5º, do art. 3º, da Resolução ANTT nº 3.651/2011.**

Do momento do impacto tarifário (exceção à Resolução ANTT 5.859/2019)

3.100. Outro ponto importante na discussão do reequilíbrio econômico-financeiro do trecho Sul A diz respeito ao momento em que se dará o impacto na tarifa de pedágio.

3.101. A Resolução ANTT 5.859/2019 alterou o parágrafo único do art. 2º da Resolução 3.651/2011, que passou a vigorar nos seguintes termos:

Parágrafo único. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, relativa à inclusão de obras e serviços no âmbito de revisão extraordinária, inclusive os custos relacionados, somente poderá ser realizada na revisão ordinária subsequente à conclusão da obra ou serviço.
(grifos acrescentados)

3.102. Assim, a regra geral estipulada pela regulamentação da Agência prevê que o incremento tarifário devido a título de reequilíbrio econômico-financeiro se dará somente após a conclusão da obra. O objetivo da regra é incentivar o concessionário ao cumprimento da obrigação extraordinária imposta, bem como fazer com o usuário associe o aumento do pedágio à melhoria no serviço prestado.

3.103. No que pese o mérito do novo normativo da ANTT, a postergação do aumento do pedágio e, consequentemente, do efeito na receita da concessionária, traz dificuldades de financiamento do investimento e maior risco de não execução. Além disso, o descasamento do fluxo de caixa é financiado pelo WACC regulatório, o que gera um aumento no valor real do pedágio.

3.104. Assim, verifica-se que, no caso de obras de pequeno vulto ou no início da concessão (quando o nível de alavancagem é menor e há maior prazo para amortização dos investimentos), as vantagens tendem a superar as desvantagens. No caso de grandes investimentos no meio da execução dos contratos, a situação tende a ser inversa.

3.105. No caso em análise, a Concessionária trouxe elementos para justificar a impossibilidade da aplicação do parágrafo único do art. 2º da Resolução 3.651/2011, mesmo na hipótese de parcelamento do efeito tarifário, associando os incrementos a entregas parciais do empreendimento. Segundo a concessionária, “não é possível avançar com a proposta do Termo Aditivo e, portanto, com as obras no Trecho Sul A do Contorno Viário de Florianópolis, com as condições de parcelamento propostas pela ANTT”.

3.106. Alega, em síntese, que o alto investimento necessário, sem o correspondente aumento nas receitas, irá comprometer de forma significativa seus indicadores financeiros, inviabilizando o financiamento da obra, bem como pondo em risco outros contratos e dívidas do Grupo Controlador.

3.107. Esses elementos foram analisados pela área técnica da Agência no Despacho GEGEF (SEI 3544939) e no Despacho GEGEF (SEI 3696281), concluindo, neste último, que:

[...]

A Concessionária em sua construção argumentativa e nos documentos comprobatórios, em especial a Carta do BTG Pactual, busca evidenciar que um **reequilíbrio fracionado** – segundo suas projeções – deverá impactar indicadores financeiros avançados em Contratos e Títulos de Dívida da Concessionária e, possivelmente, do Grupo Controlador. Podendo incorrer em inobservância de *covernants* com decorrências drásticas para Companhia e para o Grupo.

E, de fato, segundo as indicações apresentadas, **não é incompatível um cenário em que se observe a degeneração dos indicadores econômico-financeiros avançados em contratos de financiamentos e dívidas com consequências imprevisíveis para a Concessionária e o Grupo.**

Concluindo, diante desses cenários apresentados, **uma quitação antecipada dos empréstimos e/ou financiamentos poderia em um segundo momento prejudicar inclusive as demais concessões e empreendimentos do grupo controlador, além disso, gerar ainda um efeito de desconfiança nas demais suscitando maiores dificuldades na obtenção de novos empréstimos e financiamentos e dessa forma obras e investimentos no setor podem ser impactadas.**

[...](grifos acrescentados)

3.108. A Procuradoria, ao enfrentar a situação no Parecer 00216/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, traz as seguintes recomendações:

[...]

252. Sem adentrar na análise técnica apresentada pelo Despacho GEGEF (SEI nº 3696281), o certo é que uma interpretação sistemática da LINDB nos permitiria conjugar seu art. 30, parágrafo único, com a possibilidade aberta para se alcançar medidas administrativas que atendam às dificuldades reais decorrentes de uma situação específica e concreta, nos termos do art. 22 e art. 26, § 1º, I, da LINDB.

253. Assim, diante da recente edição do art. 2º, parágrafo único, da Resolução ANTT nº 5.859, de 2019, recomenda-se à Diretoria colegiada que condicione o impacto tarifário à execução da obra ou serviço, considerando-se, em caso de escalonamento tarifário, que o impacto parcelado ocorra após a execução da parte da obra ou serviço a que se refere.

254. Subsidiariamente, seguindo-se orientação contida no enunciado BPC nº 19 [5] do Manual de Boas Práticas Consultivas da Advocacia-Geral da União, atualizado em 2016, caso a Diretoria colegiada opte por adotar a proposta de escalonamento tarifário apresentada no item 5.2.7 da NOTA TÉCNICA SEI Nº 1248/2020/GEREF/SUINF/DIR e no Despacho GEGEF SEI nº 3544939 (que considera o impacto tarifário antecipadamente à execução de cada parcela de obra ou serviço), ou ainda a proposta de impacto tarifário imediato e integral, recomenda-se que seja agregada na decisão administrativa, para efeito do art. 50, VII, da Lei nº 9.784, de 1999, a motivação apresentada pela SUOD quanto às dificuldades reais decorrentes da situação em apreço, nos termos do art. 22 e art. 26, § 1º, I, da LINDB.

255. Independentemente da adoção de uma ou outra forma de recomposição do equilíbrio econômico financeiro do contrato, recomenda-se que seja avaliada a inserção de outros mecanismos tendentes a incentivar a execução das obras que estão sendo por ora acrescidas no PER, tais quais, renúncia ao prazo de cura previsto no art. 38, § 3º, da Lei nº 8.987, de 1995, e incidência de penalidades específicas a serem previstas no termo aditivo, para além da aplicação de Fator D cumulado com CAT.

256. Em face das dificuldades que nos foram apresentadas para aplicação do art. 2º, parágrafo único, da Resolução ANTT nº 3.651, de 2011, em sua redação atualmente vigente, recomenda-se, por fim, à SUOD que avalie o cabimento de se propor:

1. a edição de súmula que contemple expressamente a possibilidade de adoção de impacto tarifário parcelado, com vistas a recompor a parte da obra ou serviço previsto no cronograma físico-financeiro que já tenha sido objeto de conclusão, podendo-se ainda prever uma revisão tarifária em processo administrativo único, com impactos parcelados condicionados à conclusão de etapas de obra ou serviço (cláusulas suspensivas), registrando-se nesse caso que nesse caso deveria ser previamente validada com Ministério competente a interpretação jurídica sobre o alcance do art. 70, II, c/c § 1º, da Lei nº 9.069, de 1995, c/c art. 2º, § 1º, da Lei nº 10.192, de 2001; ou

2. a alteração por completo desse dispositivo, observando-se as competências regimentais e o rito próprio para tanto.

[...](grifos originais)

3.109. Essa questão também foi levantada pelo Diretor Weber Cilioni, em Despacho DWE (SEI 3824319), no qual afirma que “deverá ser buscado sobremaneira um modelo de reequilíbrio, excepcionalmente baseado no escalonamento, que evite incremento tarifário brusco especialmente nesse momento de epidemia devido ao COVID-19 e, ainda no qual seja sopesado também o interesse do usuário no que toca a modicidade tarifária.”

3.110. Mais uma vez, permito-me discordar da posição exarada no Despacho DWE (SEI 3824319), pois entendo que as situações fáticas demonstradas neste processo se alinham ao exposto no parágrafo 254 do Parecer 00216/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, que sugere a observação do art. 22 da LINDB, que transcrevo a seguir:

Art. 22. Na interpretação de normas sobre gestão pública, serão considerados os obstáculos e as dificuldades reais do gestor e as exigências das políticas públicas a seu cargo, sem prejuízo dos direitos dos administrados.

§ 1º Em decisão sobre regularidade de conduta ou validade de ato, contrato, ajuste, processo ou norma administrativa, serão consideradas as circunstâncias práticas que houverem imposto, limitado ou condicionado a ação do agente.

3.111. Ora, analisando o caso concreto, parece-me que a Diretoria Colegiada da ANTT enfrenta o seguinte dilema, aplicar o parágrafo único do art. 2º da Resolução 3.651/2011 e chegar a uma situação fática de que a obra não será executada por impossibilidade financeira da concessionária, ou entender que a situação em análise é excepcional e outros mecanismos tendentes a incentivar a execução das obras que estão sendo por ora acrescidas no PER (objetivo final da regra da Agência), conforme sugerido no parágrafo 255 do já citado Parecer 00216/2020/PF-ANTT/PGF/AGU.

3.112. A primeira hipótese levaria à não execução da obra, e o início de uma discussão de descumprimento contratual que poderia ou não ensejar a caducidade do contrato. O fato é que o usuário da rodovia continuaria sem o serviço prestado e boa parte da obra já executada em outros trechos do Contorno seria inútil, configurando um nítido desperdício de recursos do pagador de pedágio.

3.113. A segunda hipótese permite que a obra seja executada e, mesmo reconhecendo que há riscos de desalinhamento de incentivos da concessionária, pode buscar outros mecanismos que tragam maior segurança de que os incentivos para execução da obra sejam realinhados.

3.114. É justamente sob esse prisma que foi construída a proposta da nossa área técnica, conforme se depreende da Nota Técnica 3409/2020/GEFIR/SUROD/DIR (SEI 3834351):

[...]

Sobre as **recomendações contidas nos parágrafos 253 a 256 do Parecer**, a respeito do **impacto tarifário da recomposição do equilíbrio e da excepcionalização da regra prevista na Resolução nº 5.859/2019**, há justificativa robusta desta Superintendência quanto ao cabimento e adequação do impacto imediato na tarifa em relação a obra do Contorno de Florianópolis, em detrimento da adoção de regra regulamentar de proceder pelo acréscimo tarifário após a conclusão da obra e da proposta de escalonamento tarifário.

Ao abordar os desafios da execução do empreendimento sob a ótica da financiabilidade do projeto, esta Superintendência não pretendeu e em qualquer momento propôs uma revisão da alocação de risco contratual relativo ao financiamento. Pelo contrário, a contratação e o custo na obtenção de capital subsistem sob responsabilidade exclusiva da concessionária.

Por outro lado, como agente regulador a tutelar a boa execução do contrato, entendeu-se que esta Agência Reguladora não pode ficar insensível ao perfil do investimento ora em discussão – quer pelo montante de recursos necessários para a sua implementação, quer pela complexidade tecnológica na solução empregada. Ao longo das tratativas com a concessionária e a partir de informações prestadas por ofertantes de crédito, restou evidenciado que a conclusão do Contorno de Florianópolis, na forma como processada nesta revisão, apresenta obstáculos na sua estruturação financeira.

Nesse sentido, o risco de não execução da obra por incapacidade financeira da concessionária, caso adotada a regra de incremento tarifário apenas após a conclusão da obra, foi exaustivamente abordado na NOTA TÉCNICA SEI Nº 2762/2020/GEFIR/SUROD/DIR (SEI 3607358) e na NOTA TÉCNICA SEI Nº 1790/2020/GEFIR/SUINF/DIR (SEI 3280435).

Como contrapartida à excepcionalização da regra, estas Superintendência tomou as devidas cautelas na negociação com a concessionária, com vistas a prever mecanismos de incentivo ao cumprimento das obrigações ora pactuadas na minuta de termo aditivo que tramita no Processo 50500.048445/2020-60, quais sejam:

- a) previsão de recomposição de equilíbrio, em face de inexecução dos investimentos previstos, pela aplicação automática de Desconto de Reequilíbrio (subcláusulas 3.4 a 3.4.2);
- b) renúncia ao prazo de cura para o caso de descumprimento do prazo final do cronograma de obras estabelecido no Anexo III (subcláusula 3.4.3);
- c) forma de acompanhamento da execução das obras, com previsão de cronograma e eventograma (cláusula quinta e Anexos III e IV);
- d) obrigação de contratação de seguros e de reforço da garantia de execução contratual (cláusula sexta);
- e) previsão de disposições contratuais específicas sobre penalidade (tais quais exceção à aplicação de limite máximo para multas moratórias - subcláusula 7.2).

A legalidade destes instrumentos, inclusive, foi reconhecida pela Procuradoria no âmbito do PARECER n. 00314/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, conferindo à Diretoria a avaliação a respeito da proposta destes *“mecanismos juridicamente legítimos que buscam minimizar riscos de inexecução do contrato”*.

Para as demais obras que estão sendo acrescidas ao PER, isto é, a OAE sobre o Rio Camboriú e a terceira faixa entre Palhoça e Biguaçu, esta Superintendência propôs que a revisão tarifária se submetesse à regra prevista na Resolução nº 5.859/2019, isto é, que o acréscimo tarifário decorrente ocorra apenas após a conclusão das obras.

Por fim, no que concerne às propostas alternativas de edição de enunciado sumular que contemple a possibilidade de adoção de impacto tarifário ou de alteração do dispositivo da Resolução nº 5.859/2019 que trata do momento para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, esta Superintendência expressa sua preferência pela segunda solução. Deste modo, compromete-se a instaurar, o mais breve possível, processo de elaboração normativa com vistas a propor nova regra, submetendo-a previamente à análise de impacto regulatório e ao processo de participação e controle social, como determina a legislação de regência.

[...] (grifos originais)

3.115. Entendo que a proposta desenhada pela Surod merece amplo respaldo diante da deferência às capacidades institucionais da ANTT, tanto pelo setor regulado e usuários relacionados aos serviços públicos das Concessões de Rodovias, quanto pelos órgãos de controle, como o Tribunal de Contas da União ou o Poder Judiciário, se for o caso de eventual dúvida ou questionamento.

3.116. Importante ressaltar que não se pode esvaziar ou se substituir às competências da ANTT para analisar e decidir as matérias regulatórias racionalmente definidas sob o seu crivo técnico-administrativo, dentro da discricionariedade existente para as soluções das complexidades inerentes ao setor regulado. Isso porque devem ser respeitados os procedimentos regulatórios sob o crivo de interpretações razoáveis, como também as decisões que atendam à proporcionalidade, especialmente, quanto à motivação que demonstra a necessidade e adequação da medida administrativa adotadas. Nesse sentido da deferência às capacidades institucionais das Agências Reguladoras, é o entendimento do Supremo Tribunal Federal:

Definidos na legislação de regência as políticas públicas a serem perseguida, os objetivos a serem implementados e os objetos de tutela, ainda que ausente pronunciamento direto, preciso e não ambíguo do legislador sobre as medidas específicas a adotar, **não cabe ao Poder Judiciário, no exercício do controle jurisdicional da exegese conferida por uma Agência ao seu próprio estatuto legal, simplesmente substituí-la pela sua própria interpretação da lei. Deferência da jurisdição constitucional à interpretação empreendida pelo ente administrativo acerca do diploma definidor das suas próprias competências e atribuições, desde que a solução a que chegou a agência seja devidamente fundamentada e tenha lastro em uma interpretação da lei razoável e compatível com a Constituição. Aplicação da doutrina da deferência administrativa.** (Chevron U.S.A v. Natural Res.Def.Council) (grifos acrescentados) (ADI nº 4874, Rel. Min.Rosa Weber, Tribunal Pleno, julgamento em 01.02.2018, DJe 01.02.2019).

3.117. Logo, é dever da ANTT e dever decisório da Diretoria Colegiada analisar as possibilidades de soluções regulatórias, considerando as consequências das mesmas, como assim foi feito, de modo a promover verdadeira integração entre as chamadas regulação por Agência e a regulação por contrato. Isso porque, especialmente, na regulação de concessões de serviços públicos no âmbito da infraestrutura, em que há incompletude dos contratos de longo prazo, deve-se promover a necessária mutabilidade na regulação contratual desde que respaldadas por escolhas mais eficientes e consensuais com vistas aos fins almejados, logicamente, respeitados os princípios e as normas legais basilares aplicáveis aos contratos de concessão. Nesse sentido, é o entendimento da doutrina especializada:

[...]

Nos setores de infraestrutura e prestação de serviços públicos organizados e regulados a partir do contrato, a complexidade assume proporções bem maiores que nas concessões oitocentistas. Igualmente distintas, **com olhos voltados à busca de resultado e performance do contratado, partilha e mapeamento dos riscos do próprio contrato e maior abertura no tocante à participação dialógica da sociedade, usuários e operados econômicos – o que tende a torna as soluções e escolhas regulatórias mais eficientes, menos imperativas e mais consensuais.**

Mas sua estruturação é sempre de longo prazo, o que torna fundamental o reconhecimento de sua natural incompletude e, por conseguinte, da necessidade de mecanismos que confirmem flexibilidade às partes para adaptação às novas realidades. Quanto mais incompleto, mais naturalmente mutável será o contrato – o que coloca em causa, por se tratar de contrato submetido ao direito público, a contraposição de limites e valores, coo a concorrência, que tornam mais complexa sua adaptabilidade.

O que se pretende propor é que, a partir dessa realidade, é necessário construir uma metodologia de mutabilidade na regulação por contrato, estruturada a partir dos princípios da boa fé, confiança legítima, motivação, transparência, eficiência, proporcionalidade, equilíbrio econômico financeiro e interesse público.(...)

A incompletude contratual e a construção de soluções participativas, negociadas e dialógicas conta, nos setores duplamente regulados, com o papel fundamental da agência, que tem, entre outras, a missão de manter o equilíbrio de todos os interesses que estão em jogo e que transcendem apenas aqueles afetos às partes no contrato. Daí se cogitar de uma função integrativa que, a partir do método de ponderação, contribua para a evolução dinâmica do Marco Regulatório traçado no contrato, com sua releitura como fruto de novas circunstâncias e contingências que surjam no decorrer da sua execução.

[...] (grifos acrescentados)

(GARCIA, Flávio Amaral. *Concessões, parcerias e regulação*. São Paulo: Malheiros, 2019, p.158/159)

[...]

O dinamismo do equilíbrio econômico financeiro da concessão permite, portanto, que as especificidades desse regime sejam bem capturadas pela proteção que deve haver à manutenção da equação contratual. **Ele permite que o crivo do equilíbrio seja aferido nos diversos momentos da vigência do contrato, a partir dos variados elementos que caracterizam e diferenciam esses momentos.**

A noção de revisões periódicas do contato de concessão, que podem ser mais ou menos abrangentes no seu alcance, a depender da previsão de cada avença, vem, justamente, ao cabo da compreensão do dinamismo que caracteriza o equilíbrio concessionário. Entende-se ser necessário prever, já em contrato, a necessidade (certa) de aferir periodicamente os elementos conformadores da concessão, de modo a manter paridade havida na equação contratual e assegurar os objetivos da delegação da prestação. **Essa revisão está longe de representar uma burla ao preceito de vinculação ao edital ou quebra de isonomia, pois lhe é defeso alterar substancialmente a prestação. Diante de situações extremadas, nas quais modificações impactem de tal maneira a conjuntura de modo a não ser mais possível continuar com a prestação, não se trata de revisão, mas sim, do próprio encerramento do contrato de concessão.**

[...] (grifos acrescentados)

(MARQUES NETO, Floriano de Azevedo; LOUREIRO, Caio de Souza. O equilíbrio econômico e financeiro nas concessões. Dinamismo e segurança jurídica na experiência brasileira. In: MOREIRA, Egon Bockman (Coord.). *Tratado do equilíbrio econômico-financeiro: contratos administrativos, concessões, parcerias público-privadas, Taxa Interna de Retorno, prorrogação antecipada e relicitação*. 2 ed.. Belo Horizonte: Fórum, 2019, p.150/152)

3.118. Assim, é diante dessa dinamicidade de contratos de longo prazo verificada nos Contratos de Concessões de Rodovias que inúmeras circunstâncias devem ser avaliadas sob tarefas complexas para a definição do equilíbrio econômico-financeiro, pois, se por um lado as receitas tarifárias são atreladas aos princípios da modicidade tarifária e da continuidade dos serviços públicos, por outro lado, a equação a ser implementada pela Administração não pode deixar de pressupor que a Concessionária deve ser remunerada pelos investimentos realizados para a implantação de determinada infraestrutura(FREITAS, Rafael Veras. *Concessões de Rodovias*. Belo Horizonte: Fórum, 2018, p.119/120).

3.119. Dadas essas complexidades e as razões técnicas que compuseram as propostas em tela, então, entendo que houve o adequado e proporcional sopesamento para fins da regulação contratual adotada no presente caso, especialmente, no que toca ao momento do reequilíbrio econômico financeiro.

3.120. Ademais, sem prejuízo da tomada de decisão pela Diretoria Colegiada diante da notória urgência da formalização dos Termos Aditivos em tela que compõem a presente 14ª Revisão extraordinária, a Surod na Nota Técnica 3409/2020/GEFIR/SUOD (SEI 3834351) apontou que instaurará processo de elaboração normativa com vistas a propor nova regra para aperfeiçoar a Resolução ANTT 5.859/2019, na linha das opções orientadas pela Procuradoria nos parágrafos 253 a 256 do Parecer n. 00216/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 3785318).

3.121. Entendo, portanto, que **a proposta da Surod de conferir tratamento excepcional ao previsto no parágrafo único do art. 2º da Resolução 3.651/2011, promovendo o imediato e integral impacto tarifário devido nesta revisão extraordinária, é adequada e necessária, bem como está amparada no art. 22, §1º, da LINDB e atende integralmente a recomendação do parágrafo 255 do já citado Parecer 00216/2020/PF-ANTT/PGF/AGU.**

Do minuta de termo aditivo proposta

3.122. No intuito de materializar as alterações no Contrato de Concessão e no PER, especialmente no que se refere ao reequilíbrio econômico financeiro devido pelo Trecho Sul A do Contorno de Florianópolis, a área técnica da ANTT propôs minuta de termo aditivo no âmbito do processo administrativo nº 50500.048445/2020-60.

3.123. Após uma série de discussões, envolvendo as equipes da Surod, da PF/ANTT e da Concessionária, como já demonstrado nos parágrafos 2.84 a 2.106 deste Voto, a proposta acordada de termo aditivo busca, além de promover mudanças no PER, incorporar ao contrato de concessão, obrigações específicas relacionadas à execução e fiscalização da obra do Trecho Sul A do Contorno, dentre as quais destaco:

- **Recomposição do equilíbrio econômico-financeiro e mecanismos de incentivo à execução das obras:** Taxa Interna de Retorno (TIR) de 8,47%, recomposição do equilíbrio de maneira integral à Tarifa Básica de Pedágio, previsão de aplicação automática de Desconto de Reequilíbrio, no caso de inexecução total ou parcial, e renúncia expressa ao período de cura previsto no § 3º do art. 38 da Lei nº 8.987/1995;
- **Arbitragem:** as partes se obrigam a resolver por meio de arbitragem, após decisão definitiva da autoridade competente, as questões controversas relativas ao termo aditivo, sem prejuízo da continuidade das atividades vinculadas à concessão;
- **Acompanhamento:** início das obras em até 60 dias da assinatura do termo aditivo e cronograma de execução das obras, que indicará mês a mês os percentuais previstos a serem executados e os percentuais reais executados com seus respectivos valores acumulados, e apresentação à ANTT de relatório mensal;
- **Seguros e Garantia de Execução Contratual:** obrigação de realização de endossos às apólices de seguros de Danos Materiais e Responsabilidade Civil e, previamente ao início das obras, comprovação da contratação do seguro de Riscos de Engenharia. Quanto à garantia, o montante previsto no Contrato de Concessão deverá ser reforçado em R\$ 9.410.703,85 (nove milhões, quatrocentos e dez mil, setecentos e três reais e oitenta e cinco centavos), a preços iniciais do contrato;
- **Penalidades:** previsão de multa moratória até o limite do valor previsto no art. 78-F da Lei nº 10.233/2001;
- **Governança Corporativa:** exigência de realização de processo competitivo junto ao mercado, conforme regras aprovadas pela administração da companhia e, se existir, por regulamentação específica da ANTT, como condição à contratação de obras e serviços com Partes Relacionadas; e dever de a administração da companhia formalizar, em documento escrito a ser arquivado na companhia, as justificativas da seleção de Partes Relacionadas em detrimento das alternativas de mercado;
- **Alteração do contrato de concessão:** ajustes na subcláusula 5.1 do contrato de concessão, em virtude do aumento do valor da garantia de execução;
- **Anexos:** previsão de 5 anexos, a saber:
 - **Anexo I** – Descrição dos investimentos;

- o **Anexo II** – Alterações do PER;
- o **Anexo III** – Cronograma de obra;
- o **Anexo IV** – Eventograma da obra;
- o **Anexo V** – Metodologia do desconto de reequilíbrio.

3.124. Verifico que a proposta ora em análise atende integralmente a recomendação prevista no parágrafo 255 do Parecer 00216/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, adotando, inclusive, todos os mecanismos de incentivo sugeridos pela Procuradoria (renúncia ao prazo de cura previsto no art. 38, § 3º, da Lei nº 8.987, de 1995, e incidência de penalidades específicas a serem previstas no termo aditivo, para além da aplicação de Fator D cumulado com CAT), entre outros.

3.125. Ademais, observo que todas as recomendações feitas pela Procuradoria (Parecer nº 00314/2020/PF-ANTT/PGF/AGU) foram atendidas.

3.126. Assim, **resta comprovado a adequação da minuta proposta, de forma que deve ser aprovada pela Diretoria Colegiada desta Agência.**

3ª FAIXA E OAE SOBRE O RIO CAMBORIÚ

Do adequação da inclusão das obras no processo de Revisão Extraordinária

3.127. Outros dois importantes investimentos que compõe esta Revisão Extraordinária são as obras da terceira faixa da Rodovia BR101/SC, Trecho Norte, compreendido entre Palhoça/SC e Biguaçu/SC (km 200+450m ao km 216+000m) e da obra de arte sobre o Rio Camboriú.

3.128. Quanto à adequação da inclusão dos investimentos na presente revisão, verifico que área técnica da ANTT logrou demonstrar a sua emergencialidade, com fartas evidências, ao longo dos autos, conforme se depreende da última manifestação da Surod no processo, na Nota Técnica 3409/2020/GEFIR/SUROD/DIR (SEI 3834351):

[...]

Ressalta-se que, no caso da pista sul, já foram realizadas obras de ampliação da capacidade entre o km 203 e o km 215 (obra executada entre novembro de 2013 e agosto de 2014), com a implantação de uma terceira faixa com nivelamento do acostamento e melhorias em acessos, da mesma forma que o projeto da pista norte que integra o mesmo aditivo contratual em análise. Mesmo assim, embora os resultados positivos obtidos, a solução já implantada não eliminou a condição operacional inadequada na região.

Logicamente, a implantação das terceiras faixas operacionais tanto na pista sul (já implantada), quanto na pista norte (a ser implantada) tem efeito positivo e deve permanecer como necessidade mesmo após a conclusão e início da operação do Contorno de Florianópolis, porém não podem ser entendidas em hipótese alguma como alternativa para postergação da conclusão da obra do Contorno de Florianópolis, conforme comprovam os dados referentes ao nível de serviço de operação da rodovia.

O segmento da BR-101/SC na região da travessia da grande Florianópolis é caracterizado por congregar três classes de tráfego, sendo elas:

- a) tráfego regional de passagem, típico de rodovia, que transpõe a travessia em análise como parte da viagem, ou seja, são viagens com origem e destino fora do segmento em foco;
- b) tráfego interno da região da grande Florianópolis, com característica tipicamente urbana, com viagens diárias com origem e destino na região, ou seja, o tráfego entre as cidades da grande Florianópolis que faz uso da BR-101;
- c) tráfego turístico ou sazonal, que é mais intenso em períodos de férias escolares, de feriados prolongados ou mesmo em finais de semana típicos.

Considerando a característica básica de qualquer contorno rodoviário, verifica-se que o Contorno de Florianópolis visa atender ao tráfego regional, tipicamente rodoviário, o qual deve fazer uso dessa nova via após sua conclusão.

Porém, a maioria do tráfego existente na região é originado nas viagens internas (letra b), o qual não deixará de utilizar a pista atual da BR-101/SC. **Análises apresentadas pela concessionária em diversas ocasiões dão conta de que cerca de dois terços do volume tráfego da região permanecerá utilizando a pista atual da BR-101/SC.**

Diante dessa realidade, constata-se que além da necessidade lógica de implantação do Contorno de Florianópolis, é fundamental a ampliação de capacidade na pista norte da BR-101/SC, tanto pela necessidade urgente de melhorias operacionais, quanto pela sua importância mesmo após a conclusão das obras do Contorno de Florianópolis.

Quanto à necessidade de execução de obras para ampliação de capacidade em segmentos onde a rodovia opera em nível de serviço inadequado, o contrato de concessão prevê:

"Direitos e Obrigações do Poder Concedente:

16.4 Incumbe à ANTT:

.....

q) assegurar a expansão da capacidade e modernização da Rodovia, bem como o aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e instalações vinculadas à Rodovia.

Responsabilidade da Concessionária

16.6 Incumbe, também, à Concessionária:

.....

d) implementar obras destinadas a aumentar a segurança e a comodidade dos usuários, assim como executar obras de expansão de capacidade das Rodovias, sua modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos seus equipamentos e instalações, para garantir a continuidade da prestação de serviços em nível adequado, nas condições estabelecidas neste Contrato;

No item 5 – Melhoramentos da Rodovia, do PER:

Sempre que os cálculos indicarem que a operação da RODOVIA poderá ultrapassar, em mais de 50 horas por ano, o Nível de Serviço referente à classe I, conforme o Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais, do DNIT, caberá a Concessionária tomar as providências, propondo, em tempo hábil, sua execução no período apropriado, considerando a manutenção do nível de serviço requerido neste PER. Assim, os cronogramas consignados no PER para as obras de AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE deverão ser permanentemente avaliados e, se necessário, poderão ser alterados, com a consequente revisão da tarifa básica de pedágio."

Portanto, diante das incumbências contratuais da ANTT e da concessionária, a promoção da ampliação da capacidade na região da travessia da grande Florianópolis com a conclusão da obra do Contorno de Florianópolis e implantação da terceira faixa no segmento da pista norte, não se trata de uma condição opcional, mas sim de uma obrigação de ambas as partes.

As condições operacionais observadas na região de travessia da grande Florianópolis, segundo o Estudo de Monitoração de Nível de Serviço do Segundo Semestre de 2019 (SEI 2701622), mostram a operação de todo o segmento entre o km 193 e o km 215, com níveis de serviço E ou F, para as demandas características da hora de projeto referente ao ano de 2019. Tais resultados evidenciam uma condição insustentável no que tange a operação da rodovia na região.

Cabe destacar que para execução da obra de implantação da terceira faixa na região, os serviços somente poderão ser realizados em períodos noturnos, devido a demanda de tráfego na rodovia. Nesse sentido, considerando a realidade operacional da rodovia naquele segmento, não se vislumbra qualquer possibilidade de intervenções mais robustas (ex.: construção de novos dispositivos em desnível para ruas laterais, ampliação de faixas com acostamentos) sem que se tenha o término das obras do Contorno de Florianópolis. Portanto, não há e nem houve no passado, após o início do contrato de concessão, qualquer solução alternativa à implantação do Contorno de Florianópolis na extensão definida no contrato de concessão e ora em execução, para permitir o tráfego de veículos de carga na região em condições operacionais adequadas.

Contudo, diante das condições operacionais observadas atualmente e desde o início da concessão na região da travessia da grande Florianópolis, pode-se afirmar categoricamente a condição de obra emergencial tanto para a conclusão do Contorno de Florianópolis, quanto para a implantação da terceira faixa operacional na pista norte, entre o km 200 e o km 216.

Sobre a emergencialidade da OAE da Ponte sobre o Rio Camboriú, trata-se de obra necessária para permitir a interligação de dois segmentos de rua lateral já executados pela concessionária e que estavam entre as obras previstas no PER, visando à adequação do nível de serviço para operação da rodovia naquela região.

Adicionalmente, a implantação dessa OAE possibilitará a execução de outra obra prevista no PER, a Elevação da Ponte sobre o Rio Camboriú, na pista sul da rodovia.

Quanto à operação da rodovia na região, verifica-se no Estudo de Monitoração de Nível de Serviço do Segundo Semestre de 2019 (SEI 2701622), que para o segmento entre o km 132,31 e o km 137,40, para a hora de projeto, o nível de serviço observado é F. Tal fato mostra claramente a operação da rodovia em condições totalmente inadequadas, a qual impacta diretamente no tráfego de veículos de carga, impõe custos logísticos adicionais. Além disso, há o impacto diário nas viagens internas entre as cidades daquela região, que não possuem rotas de tráfego alternativa.

Assim sendo, diante da característica operacional observada e considerando os dispositivos contratuais já citados, fica evidente a condição emergencial da referida obra.

[...] (grifos acrescentados)

3.129. Ressalto que a PF/ANTT, ao emitir suas recomendações nos parágrafos 12 e 20 do Parecer 212/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, reforçou que a decisão discricionária da Diretoria Colegiada sobre a inclusão ou não das referidas obras na 14ª Revisão Extraordinária deveria se pautar na emergencialidade das obras em questão, e não no fato de se tratar de investimento objeto da Ação Civil Pública.

3.130. Ora, assiste razão ao duto órgão de assessoramento jurídico desta Agência, pois, de fato, é necessário preservar as competências institucionais da ANTT. O mérito sobre a necessidade de inclusão de determinado investimento é do ente regulador, e somente a ele compete a avaliação técnica da presença dos elementos que ensejadores da emergencialidade. O fato de determinada obra estar presente em uma demanda judicial ou em um processo de apuração no Ministério Público pode ser uma evidência que demonstre o nível de urgência do investimento, mas não necessariamente deverá condicionar o juízo discricionário da Agência.

3.131. Ante o exposto, **entendo que estão presentes os elementos técnicos e jurídicos que autorizam a inclusão desses investimentos na presente Revisão Extraordinária, em observância ao disposto no art. 2º-A da Resolução ANTT nº 675/2004. Ademais, observo que está sendo conferido a correta aplicação do previsto no parágrafo único, do art. 2º, da Resolução 3.651/2011.**

Da minuta de termo aditivo proposta

3.132. De forma semelhante ao aditivo proposta para o Trecho Sul A do Controno, foi proposta minuta de termo aditivo para a inclusão das referidas obras no PER (processo administrativo nº 50500.048445/2020-60). Conforme já exposto nos parágrafos 2.72 a 2.83 deste Voto, após uma série de discussões envolvendo a área técnica da ANTT, a Procuradoria e a Concessionária, foi acordada uma minuta, mais simples que a do Trecho Sul, que em síntese define:

- **Objeto:** inclusão no Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 003/2007 de novos investimentos relativos à Terceira Faixa da BR-101, trecho Norte, entre Palhoça/SC e Biguaçu/SC, do km 200+450m ao km 216+000m, e da Obra de Arte Especial sobre o Rio Camboriú, na BR-101, sentido Marginal sul, no km 135+300m, conforme descrito no ANEXO I;
- **Valor:** 31.190.143,54 (trinta e um milhões, cento e noventa mil, cento e quarenta e três reais e cinquenta e quatro centavos), a preços iniciais do Contrato de Concessão, em julho/2007;
- **Recomposição do equilíbrio econômico-financeiro:** o impacto tarifário correspondente à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão será realizado na **revisão ordinária subsequente à conclusão da obra** ou serviço, observando-se a regulamentação específica da ANTT.

3.133. Verifico que, por não constituir exceção ao previsto nas resoluções da ANTT (em especial no art. 2º, parágrafo único, da Resolução 3.651/2011), optou-se por propor um termo aditivo em separado, mais simples, limitando-se a formalizar a alteração no PER e estabelecer que os efeitos financeiros na tarifa de pedágio se darão apenas após a conclusão das obras em apreço.

3.134. Ademais, observo que todas as recomendações feitas pela Procuradoria (Parecer nº 00313/2020/PF-ANTT/PGF/AGU) foram atendidas.

3.135. Parece-me, assim, que **a opção proposta pela área técnica é adequada, e possui lastro técnico e jurídico, devendo ser aprovada por esta Diretoria Colegiada.**

DEMAIS ITENS DA 14ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

Atualização da curva de tráfego nos fluxos de caixa marginais

3.136. De acordo com o §4º, do artigo 3º, da Resolução ANTT nº 5.850, de 16/07/2019, transcrito a seguir, a projeção de tráfego deve ser revista quando a soma dos impactos tarifários devido a substituição do tráfego projetado pelo real nos Fluxos de Caixa Marginais for igual ou superior a 0,5%, para mais ou para menos:

Art. 3º O impacto tarifário da inclusão de obras ou serviços, não previstos no Programa de Exploração da Rodovia (PER), será efetuado por meio do FCM, exceto para as obrigações em que há previsão de aplicação do Desconto de Reequilíbrio na TBP.

(...)

§ 4º A projeção de tráfego deverá ser revista sempre que o somatório dos impactos tarifários nos diferentes FCMs possua intervalo de, para mais ou para menos, 0,5%, quando da substituição anual do tráfego projetado pelo real.

3.137. Conforme consta na Nota Técnica SEI nº 1248/2020/GEREF/SUINF/DIR (3102246), a soma dos impactos devido à substituição do tráfego projetado pelo tráfego real nos Fluxos de Caixa Marginais (FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5) totalizou um percentual de 1,26509%, portanto, superior a 0,5%.

3.138. Desse modo, com base na Nota Técnica nº 059/2018/GEREF/SUINF (2334209), que descreve a metodologia para o cálculo da atualização da projeção de tráfego de que trata a referida Resolução, a unidade técnica procedeu à atualização da projeção de tráfego nos FCMs.

3.139. Como resultado, as taxas de crescimento do tráfego projetado foram lançadas nos Fluxos de Caixa Marginais da Concessionária (FCM1 a FCM5), resultando nos impactos percentuais sobre a TBP descritos no Quadro seguinte:

Quadro 05: Impactos da atualização da curva de tráfego nos FCMs

Fluxo de Caixa	Impacto sobre a TBP
FCM1	0,11057%
FCM2	1,08452%
FCM3	0,22869%
FCM4	0,26346%
FCM5	2,76371%

Fonte: Nota Técnica SEI nº 1248/2020/GEREF/SUINF/DIR

Alterações no PER

3.140. Por meio das Notas Técnicas SEI nº 878/2020/GEFIR/SUINF/DIR (2886149), de 05/03/2020, nº 1504/2020/GEFIR/SUINF/DIR (3189183), de 09/04/2020, e nº 1790/2020/GEFIR/SUINF/DIR (3280435), de 27/04/2020, constantes no Processo nº 50500.388851/2019-29, a Gerência de Fiscalização e

Investimentos de Rodovias (GEFIR) apresentou análise acerca das alterações propostas no cronograma do Programa de Exploração da Rodovia (PER) da Concessão a serem considerados na 14ª Revisão Extraordinária.

3.141. Os itens das referidas Notas Técnicas, considerados na 14ª Revisão Extraordinária, foram lançados nos Fluxos de Caixa FCM4 e FCM6 e resultaram nos impactos percentuais sobre a TBP apresentados no Quadro a seguir:

Quadro 06: Impacto percentual devido às alterações de Revisão Extraordinária no PER		
Itens revisados	Item PER	Impacto sobre a TBP
Revisões Extraordinárias		
Fluxo de Caixa Marginal 4		
Elaboração de Projeto Executivo da OAE sobre o Rio Camboriú	7.4	-0,01612%
Administração da Concessionária	14.2	-0,00081%
Veículos para Fiscalização da ANTT - Reposição dos Equipamentos e Sistemas	6.9.2	-0,03123%
Fluxo de Caixa Marginal 6		
Verba para Desapropriações e Indenizações	8.1	1,00211%

Fonte: Nota Técnica SEI nº 1248/2020/GEREF/SUINF/DIR

Termo de Ajustamento de Conduta – TAC Multas

3.142. Por meio da Nota Técnica nº 878/2020/GEFIR/SUINF/DIR (2886149), de 05/03/2020, a GEFIR também apresentou análise para fins de compensação dos valores não utilizados na execução das obras previstas no Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) Multas.

3.143. Conforme a referida Nota Técnica, em seu item *III.E.2 TAC Multas*, o saldo remanescente totalizou o montante de R\$ 7.453.202,28 (sete milhões, quatrocentos e cinquenta e três mil, duzentos e dois reais e vinte e oito centavos), a preços iniciais, a serem considerados no fluxo de caixa apropriado no 12º ano concessão.

3.144. De acordo com a Nota Técnica SEI nº 1248/2020/GEREF/SUINF/DIR (3102246), o saldo remanescente do TAC foi lançado no Fluxo de Caixa Marginal 6, criado nesta Revisão, com TIR igual a 8,47%, como receita adicional auferida no ano 12, resultando no impacto sobre a TBP vigente de -0,50309%.

Efeito final da 14ª Revisão Extraordinária

3.145. Considerando o disposto na Nota Técnica nº 1248/2020/GEREF/SUINF/DIR (3102246) e Nota Técnica nº 3199/2020/GEFIR/SUINF/DIR (3772266) o efeito final da 14ª Revisão Extraordinária altera a TBP de R\$ 1,43948, resultante da 12ª Revisão Ordinária, para R\$ 1,95364, resultando no acréscimo de 35,72%.

EFEITO TARIFÁRIO FINAL

3.146. Conforme consta na Nota Técnica nº 1248/2020/GEREF/SUINF/DIR (3102246) e Nota Técnica nº 3199/2020/GEFIR/SUINF/DIR (3772266), o efeito tarifário final apurada foi:

- 12ª Revisão Ordinária altera a Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 1,41980 (aprovada na 11ª Revisão Ordinária e 13ª Revisão Extraordinária) para R\$ 1,43948, representando um acréscimo de 1,39% (um inteiro e trinta e nove centésimos por cento).
- 14ª Revisão Extraordinária altera a Tarifa Básica de Pedágio resultante da 12ª Revisão Ordinária de R\$ 1,43948 para R\$ 1,95364, representando um acréscimo percentual de 35,72% (trinta e cinco inteiros e setenta e dois centésimos por cento).
- O efeito combinado da 12ª Revisão Ordinária e da 14ª Revisão Extraordinária altera a TBP de R\$ 1,41980 (aprovada na 11ª Revisão Ordinária e 13ª Revisão Extraordinária) para R\$ 1,95364, representando um acréscimo percentual de 37,60% (trinta e sete inteiros e sessenta centésimos por cento).
- O Reajuste indicou o acréscimo percentual de 4,19% (quatro inteiros e dezenove centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA, com vistas à recomposição tarifária.

3.147. Assim, o resultado da 12ª Revisão Ordinária, da 14ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP alteram a tarifa da Concessionária de R\$ 2,72161 (aprovada na 11ª Revisão Ordinária e 13ª Revisão Extraordinária) para R\$ 3,90191, antes do arredondamento, representando um acréscimo percentual de 43,37% (quarenta e três inteiros e trinta e sete centésimos por cento), e de R\$ 2,70 para R\$ 3,90 (três reais e noventa centavos), após o arredondamento, representando um acréscimo de 44,44% (quarenta e quatro inteiros e quarenta e quatro centésimos por cento).

DA COMUNICAÇÃO PRÉVIA AO MINISTÉRIO DA ECONOMIA

3.148. A Lei n. 10.233/2001, estabelece no art. 24, inciso VII, que compete à ANTT realizar a revisão e o reajuste tarifário, mediante prévia comunicação ao Ministério da Fazenda:

[...]

Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

[...]

VII – proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda;

[...]

3.149. Posteriormente, o Ministério da Fazenda editou a Portaria n. 150/2018, disciplinando a forma dessa comunicação, nos seguintes termos:

[...]

Art. 1º. Os reajustes e/ou revisões de tarifas de serviços públicos regulados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ deverão ser previamente comunicados ao Ministério da Fazenda, para conhecimento, em conformidade com o disposto no Inciso VII do art. 24 e no Inciso VII do art. 27, da Lei nº. 10.233, de 5 de junho de 2001, respectivamente, **no formato do Quadro constante do Anexo I desta Portaria.**

Parágrafo único. **Cabe à Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência proceder ao acompanhamento das informações de que trata o caput.**

[...]

Número do Processo

Concessionária/Permissionária/Delegatária/Autorizada

Data do Último Reajuste/Revisão

Data-Base do Contrato
Pleito (Reajuste/Revisão Ordinária e/ou Extraordinária)
Dispositivo Legal/Contratual que embasa o pleito
Percentual de Reajuste
Percentual de Revisão Ordinária (Especificar)
Percentual Revisão Extraordinária (Especificar)
Percentual Resultante a ser Concedido
Data Estimada para Implementação do Reajuste/Revisão

[...] (grifos acrescentados)

3.150. Em 18 de junho de 2019, foi publicada no Diário Oficial da União a Lei n. 13.844, que estabeleceu nova organização básica dos órgãos da Presidência da República e dos Ministérios, passando ao novo Ministério da Economia as competências anteriormente exercidas pelo Ministério da Fazenda.

3.151. Nessa nova estrutura, a Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência continuou existindo dentro da Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade - Sepec.

3.152. Diante disso, em atenção ao disposto no art. 24, inciso VII, da Lei n. 10.233/2001, à Portaria MF n. 150/2018 e levando em consideração a mudança da estrutura dos ministérios do Poder Executivo Federal, foram enviados à SEAE o Ofício SEI nº 9054/2020/GEREF/SUINF/DIR-ANTT (3362230), por meio do e-mail (3367357), e o Ofício SEI nº 13484/2020/GEF/SUOD/DIR-ANTT (3790086), por intermédio do e-mail (3792068), informando os resultados preliminares da 12ª Revisão Ordinária, 14ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP do Contrato de Concessão.

RECOMENDAÇÕES DA PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À ANTT

3.153. Com vistas à confirmação da *juridicidade* da decisão a ser efetuada, na linha do que apresentado na NOTA TÉCNICA SEI Nº 3409/2020/GEFIR/SUOD/DIR (SEI3834351), de 30/7/2020, verifico que, em face de cada recomendação da Procuradoria Federal junto à ANTT, houve o atendimento da orientação proposta ou o devido encaminhamento administrativo, tudo isso de modo a permitir a Deliberação por esta Diretoria Colegiada aprovando a 12ª Revisão Ordinária, a 14ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP), como também os Termos Aditivos que alteram o contrato e respectivo Programa de Exploração da Rodovia (PER), definidos sob consenso com a Concessionária Autopista Litoral Sul S/A.

Parecer 212/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, aprovado integralmente em 20/07/2020 pelo Despacho de Aprovação nº 170/2020/PF-ANTT/PGF/AGU - Revisões Ordinária e Extraordinária e Reajuste (SEI 3785419– Processo 50500.308462/2019-28)

[...]

CONCLUSÃO

34. Pelo exposto, entendo pela legitimidade da proposta de 12ª Revisão Ordinária, 14ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP do Contrato de Concessão das Rodovias BR116/376/PR e BR-101/SC, trecho Curitiba – Florianópolis, explorado pela Autopista Litoral Sul S.A, ressaltando-se recomendações constantes nos parágrafos 12, 20, 21 e 27 desta manifestação.

35. Por fim, recomenda-se que a alteração do PER com a consequente recomposição do equilíbrio econômico financeiro sejam precedidas de celebração de Termo Aditivo, de forma a colher manifestação volitiva expressa da concessionária sobre obrigações que serão pactuadas

(grifos acrescentados)

Item	Recomendação	Encaminhamento	Impede Deliberação?
Recomendações sobre a viabilidade da inserção das obras do Trecho Sul A do Contorno de Florianópolis e a terceira faixa entre Palhoça e Biguaçu (parágrafo 12).	Reiterou as recomendações contidas no PARECER n. 00216/2020/PF-ANTT/PGF/AGU.	Recomendação atendida. Vide tópico 2.4 desta Nota Técnica.	Não.
Emergencialdade da OAE sobre o Rio Camboriú (parágrafo 20).	Recomendar que a decisão discricionária da Diretoria colegiada se pautar na emergencialdade da obra em questão, e não no fato de se tratar de investimento objeto da Ação Civil Pública.	Recomendação atendida. - Decisão da Diretoria se dará pelo juízo discricionário da urgência e não devido ao pedido feito na ACP - A área técnica justificou que é emergencial pois: - o prosseguimento de obra PER (elevação da ponte localizada na pista Sul da rodovia) depende do referido investimento - não realização do investimento deixa obras realizadas inutilizadas (marginais norte e sul); - o investimento faz parte de Inquérito Civil e Ação Civil Pública.	Não.
Impacto tarifário da OAE sobre o Rio Camboriú (parágrafo 21).	Condicionar o impacto tarifário à execução da obra ou serviço.	Recomendação atendida. Concessionária já concordou em somente ser ressarcida após a entrega da obra, conforme disposto em minuta de termo aditivo junto ao processo.	Não.
Exclusão da verba de aparelhamento PRF (parágrafo 27).	Abertura de processo específico com vistas a excluir sua previsão para os próximos anos do contrato de concessão, com a consequente celebração de termo aditivo.	Irrelevante para o prosseguimento do processo de reajuste/revisão.	Não.
Celebração de termo aditivo (parágrafo 35).	Celebração de Termo Aditivo, de forma a colher manifestação volitiva expressa da concessionária sobre obrigações que serão pactuadas.	Recomendação atendida Vide termo aditivo no Processo nº 50500.071096/2020-80.	Não.

Fonte: Tabela: "2.3. PROCESSO nº 50500.308462/2019-28: ACOLHIMENTO E JUSTIFICATIVAS PARA O NÃO ACOLHIMENTO DAS RECOMENDAÇÕES DA PROCURADORIA", da NOTA TÉCNICA SEI Nº 3409/2020/GEFIR/SUOD/DIR (SEI3834351), de 30/07/2020.

Parecer 216/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, aprovado integralmente em 20/07/2020 pelo Despacho de Aprovação nº 169/2020/PF-ANTT/PGF/AGU - Revisão Extraordinária do Trecho Sul-A do Contorno de Florianópolis e da Terceira Faixa da Rodovia BR 101/SC, Trecho Norte (SEI 3785318– Processo 50500.388851/2019-29)

[...]

CONCLUSÃO

257. [...] concluímos pela legitimidade da inserção das obras do Trecho Sul - A do Contorno de Florianópolis/SC e da terceira faixa da Rodovia BR101/SC, Trecho Norte, compreendido entre Palhoça/SC e Biguaçu/SC, do km 200+450m ao km 216+000m, observadas as recomendações previstas nos parágrafos 18, 157, 158, 167, 171, 172, 186, 254 a 257 (253 a 256 [SIC]) desta manifestação.

258. Adianta-se, ainda ser recomendável que seja remetida a proposta final de alteração do traçado do Contorno de Florianópolis ao Ministério da Infraestrutura, seguindo recomendação lançada pelo TCU no bojo dos itens 9.1.1 e 9.1.2.4 do ACÓRDÃO Nº 2954/2011 – TCU – Plenário (TC005.534/2011-9), acaso ainda não realizada essa remessa.

259. Por fim, propõe-se a celebração de termo aditivo para concretização das alterações do PER ora propostas, sendo recomendável encaminhamento prévio de sua minuta para esta Procuradoria, antes da sua celebração.

(grifos acrescentados)

Item	Recomendação	Encaminhamento	Impede Deliberação?
Disciplina da forma de abertura de processos para documentar pleitos administrativos que se correlacionam (parágrafo 18)	Disciplinar a forma de constituição de processo administrativo nessa Agência, pressupondo-se a utilização do SEI, que já permite a aplicação, no que couber, da Orientação Normativa AGU.	Irrelevante para o prosseguimento do processo de reajuste/revisão. Será tratado em processo específico.	Não.
Custos de conservação, manutenção e monitoração do Contorno (ex. túneis) (parágrafo 157)	Avaliar a inserção de conservação, manutenção e monitoração dessa nova obra, seja de forma imediata (recomendação preferencial) ou postergando a aferição da recomposição do equilíbrio econômico financeiro especificamente para esses custos (momento posterior).	Irrelevante para o prosseguimento do processo de reajuste/revisão. Será tratado em outro processo de revisão. A definição desses custos não é condição para aprovação da execução da obra (3 anos de execução).	Não.
Definição dos custos conservação, manutenção e monitoração do Contorno (parágrafo 158)	Utilizar referências já previstas na proposta comercial da concessionária, no curso do procedimento licitatório (aplicação analógica do item 17.33 do contrato).	Irrelevante para o prosseguimento do processo de reajuste/revisão. Será tratado em outro processo de revisão. A definição desses custos não é condição para aprovação da execução da obra (3 anos de execução).	Não.
Aprovação do projeto de automação dos túneis (parágrafo 167)	Considerar as seguintes orientações alternativas, estabelecidas nessa ordem de preferência: 1. pleitear, perante o juízo competente, a extensão do prazo de conclusão do processo de revisão tarifária fixado no âmbito do acordo judicial celebrado no âmbito da Ação Civil Pública, de forma a permitir uma prévia aprovação do projeto de automação dos túneis; 2. postergar a inserção do serviço de automação dos túneis no PER a uma revisão tarifária futura (após aprovado o projeto executivo); ou 3. na impossibilidade de se postergar a inserção do serviço de automação dos túneis no PER, para um procedimento de revisão tarifária futura, prever já nessa oportunidade a inserção do custo de automação com valor teto estimado, mas condicionando a autorização do início dessa execução e o impacto tarifário à aprovação do seu projeto executivo.	Recomendação atendida Foram justificadamente afastadas as duas primeiras soluções propostas pela Procuradoria, por incompatibilidade com a emergência da presente revisão. A terceira opção foi acolhida de forma fundamentada e acolhida no termo aditivo que tramita no Processo nº 50500.048445/2020-60. Obs.: o impacto tarifário da automação seguirá a mesma regra do restante do investimento do túnel.	Não.
Custos diretos e indiretos (parágrafo 171)	Alertar para que as definições técnicas sejam objeto de chancela e deliberação da Diretoria, avaliando se os custos diretos e indiretos considerados estão de fato respaldados na regulamentação desta Agência.	Recomendação atendida. Os custos diretos e indiretos estão aderentes à Resolução nº 3.651/2011 e ao Manual de Projetos Rodoviários da ANTT (Portaria Suinf nº 28/2019). Destaca-se que a precificação do cálculo do risco foi feita com metodologia desenvolvida pelo LabTrans/UFSC (objeto 7 do TED).	Não.
Emergencialidade da 3ª faixa de Palhoça (parágrafo 186)	Recomendar que a decisão discricionária da Diretoria colegiada se pautar na emergência da obra em questão, e não no fato de se tratar de investimento objeto da Ação Civil Pública.	Recomendação atendida. • Decisão da Diretoria se dará pelo juízo discricionário da urgência e não devido ao pedido feito na ACP • Área técnica trouxe justificativa robusta para a caracterização de obra emergencial.	Não.
Impacto tarifário do reequilíbrio – exceção ao previsto na Resolução nº 5.859/2019 (parágrafos 253 a 256)	Considerar as seguintes orientações: 1. condicione o impacto tarifário à execução da obra considerando-se, em caso de escalonamento tarifário, que o impacto parcelado ocorra após a execução da parte da obra ou serviço a que se refere (§253); 2. caso opte por escalonamento tarifário ou impacto tarifário imediato e integral, apresente motivação quanto às dificuldades reais decorrentes da situação em apreço (§254); 3. independentemente forma de recomposição escolhida, recomenda-se que seja avaliada a inserção de outros mecanismos tendentes a incentivar, como renúncia ao prazo de cura, incidência de penalidades específicas, aplicação de Fator D cumulado com CAT (§255); 4. Avaliar o cabimento de edição de Súmula ou alteração da Resolução 5859/2019, para cobrir situação futuras semelhantes (§256)	Recomendação atendida. • Há justificativa robusta da Superintendência para o impacto imediato na tarifa (risco de não execução da obra por incapacidade financeira da concessionária – vide NT SEI Nº 2762/2020/GEFIR/SUOD/DIR(3607358) E NT SEI Nº 1790/2020/GEFIR/SUINF/DIR (3280435). • Todos os mecanismos de incentivo propostos foram inseridos em minuta de termo aditivo (Processo nº 50500.048445/2020-60) • A Superintendência iniciará processo de revisão da Resolução nº 5.859/2019, embora este ponto não impeça o andamento deste processo de reajuste/revisão.	Não.
Ciência do Ministério da Infraestrutura (parágrafo 258)	Remeter proposta de novo traçado do Contorno ao Ministério da Infraestrutura, de modo a atender aos itens 9.1.1 e 9.1.2.4 do Acórdão 2954/2011 – TCU.	Recomendação atendida OFÍCIO SEI Nº 14018/2020/DG/DIR-ANTT (SEI 3829545) enviado ao Ministério.	Não.
Celebração de termo aditivo (parágrafo 259)	Celebração de termo aditivo, com encaminhamento prévio de sua minuta para PF-ANTT	Recomendação atendida Termo aditivo em tramitação no Processo nº 50500.048445/2020-60.	Não.

Fonte: Tabela: "2.4. PROCESSO nº 50500.388851/2019-29: ACOLHIMENTO E JUSTIFICATIVAS PARA O NÃO ACOLHIMENTO DAS RECOMENDAÇÕES DA PROCURADORIA", da NOTA TÉCNICA SEI Nº 3409/2020/GEFIR/SUOD/DIR (SEI3834351), de 30/07/2020.

Parecer 313/2020 /PF-ANTT/PGF/, aprovado integralmente em 21/07/2020 pelo Despacho de Aprovação nº 171/2020/PF-ANTT/PGF/AGU - AGU– Termo Aditivo para obras da 3ª faixa Trecho Norte, entre Palhoça/SC e Biguaçu, e da Obra de Arte Especial sobre o Rio Camboriú, sentido Marginal Sul (SEI 3792099 - – Processo 50500.071096/2020-80)

[...]

CONCLUSÃO

15.[...] entendo pela legitimidade da minuta de Termo Aditivo em apreço, com destaque para recomendações lançadas nos parágrafos 7 e 14 desta manifestação.(...)

17. Recomenda-se também avaliar a inserção de regra expressa sobre distribuição por dependência no Regimento Interno dessa Agência.

(grifos acrescentados)

Item	Recomendação	Encaminhamento	Impede Deliberação?
Emergencialidade da 3ª faixa entre Palhoça e Biguaçu e OAE sobre Rio Camboriú (parágrafo 7)	Reiterar recomendação dos Pareceres 212/2020 (§20) e 216/2020 (§186). (Recomendar que a decisão discricionária da Diretoria colegiada se pautar na emergencialidade da obra em questão, e não no fato de se tratar de investimento objeto da Ação Civil Pública).	Recomendação atendida. - Decisão da Diretoria se dará pelo juízo discricionário da urgência e não devido ao pedido feito na ACP - Área técnica trouxe justificativa robusta para a caracterização de obra emergencial	Não.
Ajustes de redação (parágrafo 14)	Ajustes formais de redação: 1. na subcláusula 2.4, substituir o termo "reequilíbrio" por "equilíbrio"; 2. na subcláusula 3.1, alterar a redação para adequá-la à diferenciação jurídica entre vigência e eficácia	Recomendação atendida. (vide termo aditivo no processo anexo - 50500.071096/2020-80)	Não.
Distribuição por dependência (parágrafos 16 e 17)	Distribuição dos processos por dependência. Inserção de regra expressa sobre distribuição por dependência no Regimento Interno dessa Agência	Atendido no caso concreto. Irrelevante para o prosseguimento do processo.	Não.

Fonte: Tabela: "2.5. PROCESSO nº 50500.071096/2020-80: ACOLHIMENTO E JUSTIFICATIVAS PARA O NÃO ACOLHIMENTO DAS RECOMENDAÇÕES DA PROCURADORIA", da NOTA TÉCNICA SEI Nº 3409/2020/GEFIR/SUROD/DIR (SEI3834351), de 30/07/2020.

Parecer 314/2020 /PF-ANTT/PGF/, aprovado integralmente em 21/07/2020 pelo Despacho de Aprovação nº 172/2020/PF-ANTT/PGF/AGU - AGU – Termo Aditivo para do Trecho Sul-A do Contorno de Florianópolis (SEI 3792125-- Processo 50500.048445/2020-60)

[...]

CONCLUSÃO

24. [...] entendo pela legitimidade da minuta de Termo Aditivo em apreço, com destaque para recomendações lançadas nos parágrafos 9, 12, 19 e 23 desta manifestação. (...) Recomenda-se também avaliar a inserção de regra expressa sobre distribuição por dependência no Regimento Interno dessa Agência.[...]

26. Recomenda-se também avaliar a inserção de regra expressa sobre distribuição por dependência no Regimento Interno dessa Agência.

(grifos acrescentados)

Item	Recomendação	Encaminhamento	Impede Deliberação?
Custos de conservação, manutenção e monitoração, e custos diretos/indiretos (parágrafo 9)	Recomendar que (i) custos de conservação, manutenção e monitoração, e (ii) custos diretos/indiretos sejam objeto de análise no âmbito da decisão sobre o pleito de revisão extraordinária.	Já foi tratado no Parecer 216/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (parágrafos 158 e 171).	Não.
Automação túnel (parágrafo 12)	Condicionar a autorização do início execução do projeto de automação à aprovação do projeto executivo.	Recomendação atendida (início da execução só pode ser feita após autorização da ANTT- vide Resolução 1187/2005).	Não.
Mecanismos de incentivo adicionais devido ao impacto tarifário imediato (parágrafo 19)	Diretoria colegiada deve avaliar a proposta apresentada pela SUROD quanto a mecanismos juridicamente legítimos que buscam minimizar riscos de inexecução do contrato, em face da opção pela não adoção da forma de recomposição prevista no art. 2º, parágrafo único, da Resolução ANTT nº 3.651, de 2011. (derivado do atendimento à recomendação do parágrafo 255 do Parecer 216/2020/PF-ANTT/PGF/AGU)	Recomendação atendida. Instrumentos legítimos incluídos na minuta de termo aditivo. Diretoria vai se manifesta no mérito.	Não.
Ajustes de redação (parágrafo 23)	Ajustes formais de redação: 1. na subcláusula 3.2, substituir o termo "reequilíbrio" por "equilíbrio"; 2. na subcláusula 10.1, alterar a redação para adequá-la à diferenciação jurídica entre vigência e eficácia	Recomendação atendida Vide termo aditivo no processo nº 50500.048445/2020-60.	Não.
Distribuição por dependência (parágrafos 25 e 26)	Distribuição dos processos por dependência. Inserção de regra expressa sobre distribuição por dependência no Regimento Interno dessa Agência	Atendido no caso concreto. Irrelevante para o prosseguimento do processo.	Não.

Fonte: Tabela: "2.6. PROCESSO nº 50500.048445/2020-60: ACOLHIMENTO E JUSTIFICATIVAS PARA O NÃO ACOLHIMENTO DAS RECOMENDAÇÕES DA PROCURADORIA", da NOTA TÉCNICA SEI Nº 3409/2020/GEFIR/SUROD/DIR (SEI3834351), de 30/07/2020.

3.154. Diante desse cenário de acolhimento das recomendações da PF-ANTT e que não impedem a Deliberação pela Diretoria Colegiada, decerto que resta reforçada a segurança jurídica para a tomada de decisão em tela.

ATENDIMENTO AO DESPACHO DWE DE 28/7/2020 DO DIRETOR WEBER CILONI

3.155. Somando-se à viabilidade jurídica supramencionada, para que não restem dúvidas sobre a viabilidade técnica dos encaminhamentos ora propostos, ainda, reputo relevante analisar as considerações do Despacho DWE (SEI 3824319), cujo teor asseverou que “buscando a correta instrução processual que se almeja dos processos submetidos a apreciação desta Diretoria Colegiada, (...) elencamos itens que ainda carecem ser instruídos de maneira adequada pela área técnica”.

3.156. Os pontos apresentados como supostamente carentes de instrução, todos referentes à inclusão de novos investimentos no Trecho Sul do Contorno de Florianópolis, foram assim argumentados:

- fragilidade da motivação técnica para inclusão do investimento em decorrência de “fato da administração”, diante de manifestações da Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT) no Parecer nº 212/2020/PF-ANTT/PGF/AGU e no Parecer nº 216/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, como

também “porque a primeira proposta de alteração do traçado, como acima exposto, partiu da própria Concessionária”;

2. fragilidade na motivação técnica para a configuração da emergencialidade da execução da obra do Trecho Sul-A do Contorno de Florianópolis “por não haver qualquer levantamento técnico que corrobore a inadequada condição operacional”; e
3. inadequação da inclusão do novo investimento do Trecho Sul-A do Contorno de Florianópolis fora de revisão quinquenal, especialmente, sobre o momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro referente mediante incremento tarifário imediato, diverso do art. 18 da Resolução 5.859/2019 (recomposição no momento da revisão ordinária subsequente à conclusão da obra), como também sob entendimento de que “deverá ser buscado sobremaneira um modelo de reequilíbrio, excepcionalmente baseado no escalonamento, que evite incremento tarifário brusco especialmente nesse momento de epidemia devido ao COVID-19 e, ainda no qual seja sopesado também o interesse do usuário no que toca a modicidade tarifária”.

3.157. Sobre todas as supostas fragilidade, foram prestados amplos e profundos esclarecimentos técnicos, a fim de afastarem-se todas as dúvidas envolvendo a instrução processual na recente NOTA TÉCNICA SEI Nº 3409/2020/GEFIR/SUOD/DIR (SEI3834351), de 30/7/2020, sobre os quais manifesto minha concordância e uso como razão de decidir, sem prejuízo de trazer alguns comentários adicionais.

3.158. Quanto ao primeiro ponto do Despacho DWE, reitero meu convencimento já mencionado sobre o “enquadramento da alteração contratual em revisão extraordinária”, no sentido do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato independente de juízo de culpa da concessionária dadas as diversas externalidades ocorridas na área do Trecho Sul-A do Contorno de Florianópolis, notadamente imprevisíveis quando da realização da licitação, a prescindir do debate sobre o correto enquadramento jurídico (sob a classificação ou não de “fato da Administração”). Como visto, a urgência da obra é notória e o novo traçado é a única alternativa viável de execução da obra.

3.159. Corroboro, ainda, os esclarecimentos da SUOD na Nota Técnica SEI Nº 3409/2020/GEFIR/SUOD/DIR (SEI 3834351), sob o reforço da orientação da PF/ANTT considerando as consequências das decisões da ANTT, acerca do enquadramento da alteração contratual em revisão extraordinária, a saber:

[...]

Em primeiro lugar, o motivo da primeira reprogramação do investimentos do Contorno de Florianópolis foi o processo de licenciamento ambiental do empreendimento, conforme informado no item 5.1.2 da Nota Técnica 137/2009/GEINV/SUINF, que tratou da 1ª Revisão Extraordinária do Contrato de concessão, reprogramando a obra para ser executada do 4º ao 7º Ano concessão.(...)

Nesse período de discussão do processo de licenciamento, a região geográfica em que estava prevista o traçado original da obra do DNIT foi ocupada por condomínios residenciais, o que trouxe a necessidade de alteração do traçado original, sob pena de causar alto impacto social na região em função da implantação do contorno na região.

O novo traçado foi proposto pela Concessionária em função do fato citado acima, que foi a ocupação do local por condomínios residenciais no traçado original, não sendo a proposição do novo traçado o fato originário da problemática em tela.

A discussão de novo traçado ocorreu em função de dois fatos decorrentes de fatos da administração, quais sejam, (i) a necessidade da ANTT em reprogramar o investimento na 1ª Revisão Extraordinária em função do licenciamento ambiental e (ii) a consequente ocupação da região do traçado original pelos condomínios residenciais, fato de controle e regulação do poder público local.

Ademais, a própria Procuradoria apontou em sua manifestação jurídica que o processamento da presente revisão pela via extraordinária, no que concerne à alteração de traçado e de solução tecnológica a ser adotada no empreendimento, independe da aferição de culpa, à luz do que estabelece a cláusula 17.32 do contrato de concessão.

A despeito de a mudança de traçado ter sido inicialmente impulsionada pela concessionária, no entender da Procuradoria, a disciplina contratual resguarda a prerrogativa desta Agência Reguladora de, mediante prévia e expressa autorização, promover alteração de traçado, à luz do interesse público e da solução mais adequada ao caso concreto.

Por outro lado, ainda que não pactuada referida cláusula 17.32, o órgão de assessoramento jurídico entendeu que a alteração de traçado e de solução tecnológica poderia ser promovida – unilateralmente ou de forma consensual – como medida de atendimento ao interesse público, com fulcro no art. 58, I, da Lei nº 8.666/1993. (...)

Esta Superintendência reforça, assim, seu entendimento que diversas externalidades levaram à necessidade imperativa de alteração de traçado do Contorno de Florianópolis, a configurar o que se classificou por fato da Administração.

Nada obstante, a título argumentativo, **caso a Diretoria assim não entenda, a própria Procuradoria já assentiu com o processamento da presente revisão extraordinária, visto que a ANTT aceitou o novo traçado como “a única opção atualmente viável para execução da obra”, diminuindo a importância do debate a respeito da “análise de culpa da concessionária ou de previsibilidade de eventos que desencadearam a necessidade de alteração do traçado do Contorno de Florianópolis”.** Isto porque os fatos que levaram ao atual cenário ensejaram que a solução tecnológica mais complexa, ora adotada, não pudesse ter sido prevista pelos concorrentes no momento da licitação, a evidenciar a extraordinariedade da mudança do contrato em apreço. Citamos os parágrafos 140 e 141 do PARECER n. 00216/2020/PF-ANTT/PGF/AGU: (...)

Por fim, entendemos importante destacar que a Procuradoria não se furtou de realizar um juízo consequencialista a respeito das implicações do embate a respeito da culpabilidade na alteração de traçado e da inexecução das obrigações contratuais. A delongar ainda mais esta discussão, “o contrato de concessão poderia caminhar para uma caducidade, com a consequente devolução da obra do Contorno de Florianópolis para o DNIT, considerando ainda que as obras do Contorno de Florianópolis já executadas poderiam perder sua utilidade, e ainda haveria um longo caminho de disputa judicial acerca de culpabilidade pela inexecução contratual e pelo valor de indenização a ser considerado” (parágrafo 147 do PARECER n. 00216/2020/PF-ANTT/PGF/AGU).

O parágrafo 20 do Parecer nº 00212/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, bem como o parágrafo 225 do PARECER n. 00216/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, invocado pelo Diretor Weber Ciloni, em que se afirma que “em relação à alteração do traçado no Trecho Sul A do Contorno de Florianópolis, demonstramos que se tratou de uma proposta alternativa ao traçado originário da PER que foi proposta pela própria concessionária”, não podem ser lidos de forma isolada e desconectada do raciocínio complexo e concatenado exposto ao longo destas manifestações jurídicas.

[...] (grifos acrescentados)

3.160. Com essas considerações, especialmente os destaques supramencionados da Nota Técnica 3409/2020/GEFIR/SUOD que reprisam a instrução processual e razões técnicas e jurídicas dos autos ora relacionados, restou devidamente motivado e justificado o enquadramento da alteração contratual em revisão extraordinária, a despeito da área técnica ter classificado em *fato da Administração*, em contraponto à orientação da Procuradoria orientou que a tomada de decisão pela Diretoria Colegiada de revisão extraordinária deve pautar-se primordialmente pela *emergencialidade* da obra, a seguir enfrentada e confirmada.

3.161. Assim, com base nesses esclarecimentos técnicos, os quais adoto como razões de convencimento e decisão, peço vênha para discordar desse primeiro ponto da argumentação do Despacho DWE.

3.162. Quanto ao segundo ponto, a despeito das colocações apresentadas, mantenho entendimento sobre a notória e tecnicamente motivada emergencialidade da obra do Trecho Sul A do Contorno, como acima já argumentado. Reforço o convencimento sobre esse ponto adotando novamente as seguintes razões ordenadamente dispostas na Nota Técnica SEI Nº 3409/2020/GEFIR/SUOD/DIR (SEI 3834351) e com respaldo das orientações jurídicas da PF/ANTT, a saber:

[...]

b) Configuração da emergencialidade na conclusão do Contorno de Florianópolis

Sobre o item b), relacionado à emergencialidade da execução das obras em tela, tal condição é evidenciada, entre outras manifestações desta unidade, na NOTA TÉCNICA SEI Nº 878/2020/GEFIR/SUINF/DIR (SEI 2886149) e no Parecer nº 47/2019/COINFSC/URSC (SEI nº 0339873, Processo nº 50545.309643/2019-55).

O prazo inicialmente previsto pelo contrato de concessão para o término da obra, em fevereiro de 2012, resultou dos estudos de viabilidade da própria concessão rodoviária. De fato, ao ser submetida e aprovada pela sociedade, por meio de audiências públicas, essa concessão se mostrou viável com a inclusão e conclusão da obra do Contorno de Florianópolis, no prazo previsto inicialmente pelo contrato de concessão. Assim sendo, **neste ponto, a emergencialidade se caracteriza por um**

atraso já existente de mais de oito anos em relação ao prazo inicialmente previsto para a conclusão da obra, cabendo ainda considerar o prazo para a execução do próprio segmento sul A.

O segundo aspecto a se considerar é o atual estágio de evolução das obras do Contorno de Florianópolis e os investimentos ali já realizados, inclusive os valores já pagos com desapropriação para possibilitar a execução da obra. Atualmente dos 50 km do traçado total do Contorno de Florianópolis, já se encontram em execução 34 km, nos segmentos Norte e Intermediário. Somente os segmentos Sul A, objeto do termo aditivo, e Sul B não tiveram obras iniciadas. Portanto, o descompasso temporal na execução da obra por si só gera significativos custos adicionais impostos ao usuário da rodovia, quer pelo pagamento antecipado, via tarifa de pedágio, da obra não efetivamente executada, quer pelos custos adicionais relativos à operação da rodovia na travessia da grande Florianópolis.

No caso específico trecho sul do Contorno de Florianópolis, ainda cabe ressaltar que a não execução do segmento sul A também inviabiliza a execução do segmento sul B, este último considerado integralmente como obra PER, ou seja, faz parte da obra do Contorno de Florianópolis prevista inicialmente no contrato de concessão. Tal fato se dá pela necessidade de utilização de material para aterro necessário no segmento sul B e originado da obra do segmento sul A. Essa compensação de material além de lógica, foi considerada na análise do orçamento do segmento sul A. Portanto, a não execução do segmento objeto do termo aditivo, reflete também na execução da obra já prevista no PER.

O terceiro aspecto a evidenciar a condição de emergencialidade da obra é a condição operacional existente atualmente e desde o início dessa concessão, no segmento de travessia da região da grande Florianópolis, para o qual a solução prevista no contrato de concessão foi a execução do Contorno de Florianópolis. Neste sentido, há que se considerar que a função primordial de qualquer contorno rodoviário é segregar o tráfego rodoviário típico (tráfego de passagem) do tráfego urbano da região abrangida.

Portanto, com a implantação do Contorno de Florianópolis será possível um benefício significativo em relação ao tempo de viagem na travessia da região para os veículos de transporte de carga, refletindo-se em redução significativa nos custos logísticos nessa importante rota de transporte rodoviário de cargas, o que está diretamente relacionado tanto ao planejamento estratégico da ANTT, quanto às estratégias públicas do setor de infraestrutura.

Nesse sentido, a condição de emergencialidade, quanto às condições operacionais da rodovia, se dá pelo fato de não se tratar de uma obra com o objetivo de suprir uma demanda de tráfego (principalmente de carga) a ser gerada ou que esteja reprimida, mas sim com o objetivo de atender de forma emergencial a uma demanda de tráfego existente e atual, a qual gera prejuízos diários aos usuários da rodovia e contribui para a elevação dos custos logísticos em uma das principais rotas de transporte de carga do país.

Subsiste, ainda, outro ponto importante a ser considerado que é o necessário atendimento à determinação do item 9.6 do Acórdão do TCU nº 1.366/2019-Plenário, que solicita plano de ação com medidas que garantam a implementação urgente do Contorno de Florianópolis.

“9.6. determinar à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT que encaminhe a este Tribunal, no prazo de 120 (cento e vinte) dias, plano de ação com especificação de todas as medidas a serem adotadas para se garantir a implementação urgente do Contorno Rodoviário de Florianópolis que é o principal investimento previsto no contrato de concessão para exploração das Rodovias BR-101/SC e BR-116/376/PR, no trecho entre Florianópolis e Curitiba.”

(...)

Diante dessa realidade, constata-se que além da necessidade lógica de implantação do Contorno de Florianópolis, é fundamental a ampliação de capacidade na pista norte da BR-101/SC, tanto pela necessidade urgente de melhorias operacionais, quanto pela sua importância mesmo após a conclusão das obras do Contorno de Florianópolis.

Quanto à necessidade de execução de obras para ampliação de capacidade em segmentos onde a rodovia opera em nível de serviço inadequado, o contrato de concessão prevê:

“Direitos e Obrigações do Poder Concedente:

16.4 Incumbe à ANTT:

.....

q) assegurar a expansão da capacidade e modernização da Rodovia, bem como o aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e instalações vinculadas à Rodovia.

Responsabilidade da Concessionária

16.6 Incumbe, também, à Concessionária:

.....

d) implementar obras destinadas a aumentar a segurança e a comodidade dos usuários, assim como executar obras de expansão de capacidade das Rodovias, sua modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos seus equipamentos e instalações, para garantir a continuidade da prestação de serviços em nível adequado, nas condições estabelecidas neste Contrato;

No item 5 – Melhoramentos da Rodovia, do PER:

Sempre que os cálculos indicarem que a operação da RODOVIA poderá ultrapassar, em mais de 50 horas por ano, o Nível de Serviço referente à classe I, conforme o Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais, do DNIT, caberá a Concessionária tomar as providências, propondo, em tempo hábil, sua execução no período apropriado, considerando a manutenção do nível de serviço requerido neste PER. Assim, os cronogramas consignados no PER para as obras de AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE deverão ser permanentemente avaliados e, se necessário, poderão ser alterados, com a consequente revisão da tarifa básica de pedágio.”

Portanto, diante das incumbências contratuais da ANTT e da concessionária, a promoção da ampliação da capacidade na região da travessia da grande Florianópolis com a conclusão da obra do Contorno de Florianópolis e implantação da terceira faixa no segmento da pista norte, não se trata de uma condição opcional, mas sim de uma obrigação de ambas as partes.

As condições operacionais observadas na região de travessia da grande Florianópolis, segundo o Estudo de Monitoração de Nível de Serviço do Segundo Semestre de 2019 (SEI 2701622), mostram a operação de todo o segmento entre o km 193 e o km 215, com níveis de serviço E ou F, para as demandas características da hora de projeto referente ao ano de 2019. Tais resultados evidenciam uma condição insustentável no que tange a operação da rodovia na região.

Cabe destacar que para execução da obra de implantação da terceira faixa na região, os serviços somente poderão ser realizados em períodos noturnos, devido a demanda de tráfego na rodovia. Nesse sentido, considerando a realidade operacional da rodovia naquele segmento, não se vislumbra qualquer possibilidade de intervenções mais robustas (ex.: construção de novos dispositivos em desnível para ruas laterais, ampliação de faixas com acostamentos) sem que se tenha o término das obras do Contorno de Florianópolis. Portanto, não há e nem houve no passado, após o início do contrato de concessão, qualquer solução alternativa à implantação do Contorno de Florianópolis na extensão definida no contrato de concessão e ora em execução, para permitir o tráfego de veículos de carga na região em condições operacionais adequadas.

Contudo, diante das condições operacionais observadas atualmente e desde o início da concessão na região da travessia da grande Florianópolis, pode-se afirmar categoricamente a condição de obra emergencial tanto para a conclusão do Contorno de Florianópolis, quanto para a implantação da terceira faixa operacional na pista norte, entre o km 200 e o km 216.

Sobre a **emergencialidade da OAE da Ponte sobre o Rio Camboriú**, trata-se de obra necessária para permitir a interligação de dois segmentos de rua lateral já executados pela concessionária e que estavam entre as obras previstas no PER, visando à adequação do nível de serviço para operação da rodovia naquela região. Adicionalmente, a implantação dessa OAE possibilitará a execução de outra obra prevista no PER, a Elevação da Ponte sobre o Rio Camboriú, na pista sul da rodovia.

Quanto à operação da rodovia na região, verifica-se no Estudo de Monitoração de Nível de Serviço do Segundo Semestre de 2019 (SEI 2701622), que para o segmento entre o km 132,31 e o km 137,40, para a hora de projeto, o nível de serviço observado é F. Tal fato mostra claramente a operação da rodovia em condições totalmente inadequadas, a qual impacta diretamente no tráfego de veículos de carga, impoendo custos logísticos adicionais. Além disso, há o impacto diário nas viagens internas entre as cidades daquela região, que não possuem rotas de tráfego alternativa.

Assim sendo, diante da característica operacional observada e considerando os dispositivos contratuais já citados, fica evidente a condição emergencial da referida obra.

Sobre as passarelas construídas a maior que o previsto no PER, entendemos que este item não enseja qualquer aprofundamento discussão, uma vez que não se está considerando qualquer valor financeiro a esse respeito na presente revisão.”

[...] (grifos acrescentados)

confirmação desta em tal intensidade que justifica a emergencialidade da obra do Trecho Contorno, que promoverá soluções aos problemas das condições operacionais para lograr um nível de serviço adequado.

3.164. Quanto ao terceiro ponto, peço vênia para mais uma vez divergir das colocações do Diretor, quando propõe rota administrativa divergente da medida apresentada pela Surod, sob a argumentação de que “deverá ser buscado sobremaneira um modelo de reequilíbrio, excepcionalmente baseado no escalonamento, que evite o incremento tarifário brusco especialmente nesse momento de epidemia devido ao COVID-19 e, ainda no qual seja sopesado também o interesse do usuário no que toca à modicidade tarifária.”

3.165. Em primeiro lugar, tal proposição do Diretor sob aspectos da financiabilidade do projeto não oferece uma *efetiva solução* para o enfrentamento da altíssima complexidade das obras e respectiva emergencialidade do quadro fático apresentado, especialmente para a inclusão do novo investimento do Trecho Sul A do Contorno de Florianópolis. Para esse investimento, restou confirmado pela área técnica da ANTT que, estando sob responsabilidade exclusiva da concessionária a contratação e a obtenção de elevadíssimo montante de capital para a solução tecnológica exigida - cerca de R\$ 940 milhões (em janeiro/2019), a envolver p.ex. a construção de túneis, seria inviável financeiramente promover a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro após a conclusão da obra ou de forma parcelada.

3.166. Conforme esclarecido na recente Nota Técnica 3409/2020/GEFIR/SUROD (SEI 3834351), restara motivadamente afastado pela Surod o cabimento do art. 18 da Resolução nº 5.859/2019 diante do seguinte quadro fático, de modo a justificar cabimento e adequação do impacto imediato da tarifa no caso da obra do Contorno de Florianópolis:

[...]

Sobre as **recomendações contidas nos parágrafos 253 a 256 do Parecer**, a respeito do **impacto tarifário da recomposição do equilíbrio e da excepcionalização da regra prevista na Resolução nº 5.859/2019**, há justificativa robusta desta Superintendência quanto ao cabimento e adequação do impacto imediato na tarifa em relação a obra do Contorno de Florianópolis, em detrimento da adoção de regra regulamentar de proceder pelo acréscimo tarifário após a conclusão da obra e da proposta de escalonamento tarifário.

Ao abordar os desafios da execução do empreendimento sob a ótica da financiabilidade do projeto, esta Superintendência não pretendeu e em qualquer momento propôs uma revisão da alocação de risco contratual relativo ao financiamento. Pelo contrário, a contratação e o custo na obtenção de capital subsistem sob responsabilidade exclusiva da concessionária.

[...] (grifos acrescentados)

3.167. Com isso, mantém-se válida a justificativa técnica da Surod da revisão extraordinária para a inclusão do novo investimento do Trecho Sul A do Contorno de Florianópolis, cujo termo aditivo indica que “3.3 A recomposição do equilíbrio do valor determinado na subcláusula 2.1 ocorrerá de forma integral à Tarifa Básica de Pedágio (TBP)”.

3.168. Em segundo lugar, dentro das atribuições e dos desafios impostos à esta Agência, foi exercido motivada e regularmente o seu papel regulatório no âmbito da presente Concessão pela ampla atuação de diversas unidades organizacionais, inclusive, sob orientações jurídicas da Procuradoria Federal junto à ANTT, tudo de modo a reforçar o cumprimento do interesse público e atender à necessária segurança jurídica aplicáveis à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. E forçoso reconhecer a razoabilidade da interpretação adotada e a proporcionalidade dessa opção técnica confirmam-se na medida em que, sendo obra necessária e urgente, sem prejuízo dos fins públicos administrados pela ANTT, haverá contrapartida a essa recomposição de forma integral à TBP sob outras disposições de incentivo à execução da obra e que compuseram o interesse da ANTT na definição do respectivo Termo Aditivo do processo SEI 50500.048445/2020-60, sob amplos respaldos técnico e jurídico, a saber:

[...]

Por outro lado, como agente regulador a tutelar a boa execução do contrato, entendeu-se que esta Agência Reguladora não pode ficar insensível ao perfil do investimento ora em discussão – quer pelo montante de recursos necessários para a sua implementação, quer pela complexidade tecnológica na solução empregada. Ao longo das tratativas com a concessionária e a partir de informações prestadas por ofertantes de crédito, restou evidenciado que a conclusão do Contorno de Florianópolis, na forma como processada nesta revisão, apresenta obstáculos na sua estruturação financeira.

Nesse sentido, o risco de não execução da obra por incapacidade financeira da concessionária, caso adotada a regra de incremento tarifário apenas após a conclusão da obra, foi exaustivamente abordado na **NOTA TÉCNICA SEI Nº 2762/2020/GEFIR/SUROD/DIR (SEI 3607358)** e na **NOTA TÉCNICA SEI Nº 1790/2020/GEFIR/SUINF/DIR (SEI 3280435)**.

Como contrapartida à excepcionalização da regra, estas Superintendência tomou as devidas cautelas na negociação com a concessionária, com vistas a prever mecanismos de incentivo ao cumprimento das obrigações ora pactuadas na minuta de termo aditivo que tramita no Processo 50500.048445/2020-60, quais sejam:

- a) previsão de recomposição de equilíbrio, em face de inexecução dos investimentos previstos, pela aplicação automática de Desconto de Reequilíbrio (subcláusulas 3.4 a 3.4.2);
- b) renúncia ao prazo de cura para o caso de descumprimento do prazo final do cronograma de obras estabelecido no Anexo III (subcláusula 3.4.3);
- c) forma de acompanhamento da execução das obras, com previsão de cronograma e eventograma (cláusula quinta e Anexos III e IV);
- d) obrigação de contratação de seguros e de reforço da garantia de execução contratual (cláusula sexta);
- e) previsão de disposições contratuais específicas sobre penalidade (tais quais exceção à aplicação de limite máximo para multas moratórias - subcláusula 7.2).

A legalidade destes instrumentos, inclusive, foi reconhecida pela Procuradoria no âmbito do PARECER n. 00314/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, conferindo à Diretoria a avaliação a respeito da proposta destes “mecanismos juridicamente legítimos que buscam minimizar riscos de inexecução do contrato”.

Para as demais obras que estão sendo acrescidas ao PER, isto é, a OAE sobre o Rio Camboriú e a terceira faixa entre Palhoça e Biguaçu, esta Superintendência propôs que a revisão tarifária se submetesse à regra prevista na Resolução nº 5.859/2019, isto é, que o acréscimo tarifário decorrente ocorra apenas após a conclusão das obras.

Por fim, no que concerne às propostas alternativas de edição de enunciado sumular que contemple a possibilidade de adoção de impacto tarifário ou de alteração do dispositivo da Resolução nº 5.859/2019 que trata do momento para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, esta Superintendência expressa sua preferência pela segunda solução. *Deste modo, compromete-se a instaurar, o mais breve possível, processo de elaboração normativa com vistas a propor nova regra, submetendo-a previamente à análise de impacto regulatório e ao processo de participação e controle social, como determina a legislação de regência.*

Para recomendação contida no parágrafo 171 do Parecer, a respeito dos **Custos Diretos e Indiretos**, as justificativas estão expostas no documento SEI (3832838).

Para a recomendação contida no parágrafo 258 do Parecer, a respeito da **remessa da proposta final de alteração do traçado do Contorno de Florianópolis ao Ministério da Infraestrutura**, de modo a atender aos itens 9.1.1 e 9.1.2.4 do Acórdão nº 2954/2011-Plenário do Tribunal de Contas da União, cumpre destacar que o Senhor Diretor-Geral em exercício encaminhou à Pasta o OFÍCIO SEI Nº 14018/2020/DG/DIR-ANTT (SEI 3829545) em que solicita manifestação e anuência por parte do Excelentíssimo Senhor Ministro.

Por fim, para a **recomendação contida no parágrafo 259 do Parecer**, a respeito da **celebração de termo aditivo** para formalização das alterações no PER, informamos que as formalidades necessárias ao aditamento contratual foram devidamente adotadas no bojo dos Processos nº 50500.048445/2020-60 e nº 50500.071096/2020-80, cuja conclusão depende de manifestação da Diretoria. Como sugerido pela Procuradoria, impende o julgamento conjunto destes feitos pelo órgão máximo da ANTT. Deste modo, temos como atendida esta recomendação, pelo menos no que cabia a esta unidade técnica.

[...] (grifos acrescentados)

3.169. Desse modo, então, plenamente conjugadas as capacidades institucionais da ANTT em promover a presente *regulação por contrato*, sem olvidar das futuras medidas no sentido de evitar eventuais falhas regulatórias, diante da sabida necessidade de aperfeiçoamento da *regulação por Agência* no âmbito da Resolução nº 5.859/2019, sobretudo, para expressar para outros casos semelhantes o que ora excepcionalmente adotado no caso do Termo Aditivo do Trecho Sul A do Contorno de Florianópolis.

3.170. Em conclusão, **entendo que todos os pontos que foram apontados como carentes de instrução estão devidamente explicitados nos autos, restando superados todos as alegações do Despacho DWE (SEI 3824319).**

4. CONCLUSÃO E PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Considerando que os presentes autos foram instaurados com vistas à decisão administrativa referente às propostas da 12ª Revisão Ordinária, 14ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio das rodovias BR-116/376/PR e BR-101/SC, Trecho Curitiba – Florianópolis, explorado pela Autopista Litoral Sul S/A, bem como para aprovação de duas minutas de termos aditivos ao contrato de concessão, há que se definir os contornos da deliberação a ser votada por esta Diretoria Colegiada.

4.2. Novamente, sob todas as razões destacadas na análise dos autos, fundamentos de cunho técnicos e jurídicos ora levantados, e reconhecendo motivação administrativa adequada, suficiente e proporcional, entendo que a proposta ora construída no âmbito regulatório desta Agência, considerou a complexidade do caso dos autos e suas peculiaridades, como também esgotou a análise das alternativas existentes, em especial, na definição das soluções constantes da revisão extraordinária que envolve a inclusão de investimentos dos termos aditivos em tela. Ao mesmo tempo, houve avaliação das consequências da decisão administrativa a ser tomada pela Colegiado da ANTT. Portanto, foram atendidas as exigências dos arts. 20 e 21 da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, que impõem análise consequencialista das atividades da Administração, como também estão a exigir que a motivação deverá ser proporcional, a partir da demonstração da necessidade e a adequação da medida imposta ou da invalidação de ato, contrato, ajuste, processo ou norma administrativa, inclusive em face das possíveis alternativas, como também sem prejuízo aos interesses gerais.

4.3. Nas motivações expostas na ampla instrução dos processos ora relacionados, foram observadas as normas vigentes e sua teleologia, sob robustas análises técnicas e jurídicas que superaram todas as dificuldades práticas existentes e propuseram encaminhamentos que respeitaram os valores ou interesses protegidos, sejam o interesse público e serviços administrados pela ANTT, sejam os direitos da Concessionária. Por conseguinte, com fulcro no art. 22 da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, foram motivadamente superadas as dificuldades e encaminhadas as propostas ora trazidas à decisão da Diretoria Colegiada.

4.4. À luz das convergências entre entendimentos técnicos e jurídicos, em suma, configuram-se a razoabilidade, a legitimidade técnica e a juridicidade necessárias para a robustez do caminho regulatório adotado, sob interpretação razoável e motivação pertinentes às peculiaridades do presente caso.

4.5. Diante de todo o exposto, considerando as manifestações técnicas e jurídicas contidas nestes autos e nos Processos Administrativos nº 50500.071096/2020-80, 50500.048445/2020-60 e 50500.388851/2019-29, além dos termos da presente manifestação, VOTO por:

1. Aprovar a 12ª Revisão Ordinária, 14ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio;
2. Aprovar a celebração de termo aditivo ao contrato de concessão para inclusão de novos investimentos relativos à Terceira Faixa da BR-101, trecho Norte, entre Palhoça/SC e Biguaçu/SC, do km 200+450m ao km 216+000m, e da Obra de Arte Especial sobre o Rio Camboriú, na BR-101, sentido Marginal sul, no km 135+300m, na forma das minutas (3848606, 3848630 e 3848631); e
3. Aprovar a celebração de termo aditivo ao contrato de concessão para inclusão de novos investimentos para a adequação do trecho "Sul A", entre os km 220+396m e km 228+310m do Contorno de Florianópolis, na forma das minutas (3848638, 3848639, 3848641, 3848642, 3848643 e 3848644).

Brasília, 04 de agosto de 2020.

(assinado eletronicamente)
DAVI FERREIRA GOMES BARRETO



Documento assinado eletronicamente por **DAVI FERREIRA GOMES BARRETO**, Diretor, em 04/08/2020, às 18:09, 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 **3835155** e o código CRC **F0386A45**.